SKRZYDLATA POLSKA



18-19 CZERWCA

MIĘDZYNARODOWY MEETING LOTNICZY W WARSZAWIE

CZERWIEC 1932

NR. 6 (92) ROK III (IX)

ORGAN AEROKLUBÓW

ZŁ. 1

WYDAWNICTWO L. O. P. P.

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego: wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno-organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 9-55-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9. tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Tarnopol, Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne Komitetu Stołecznego L. O. P. P. — Warszawa, Okęcie.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie. Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa,Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106-84.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08-60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów — pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36 port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 67-11 i 78-45.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel 115-31.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt — Take Janescu 39, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Galacz — port lotniczy.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 143.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511.
Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA". ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA Z DNIEM 1 LIPCA 1930 R. PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 1 MAJA DO DNIA 30 WRZEŚNIA 1932 R.

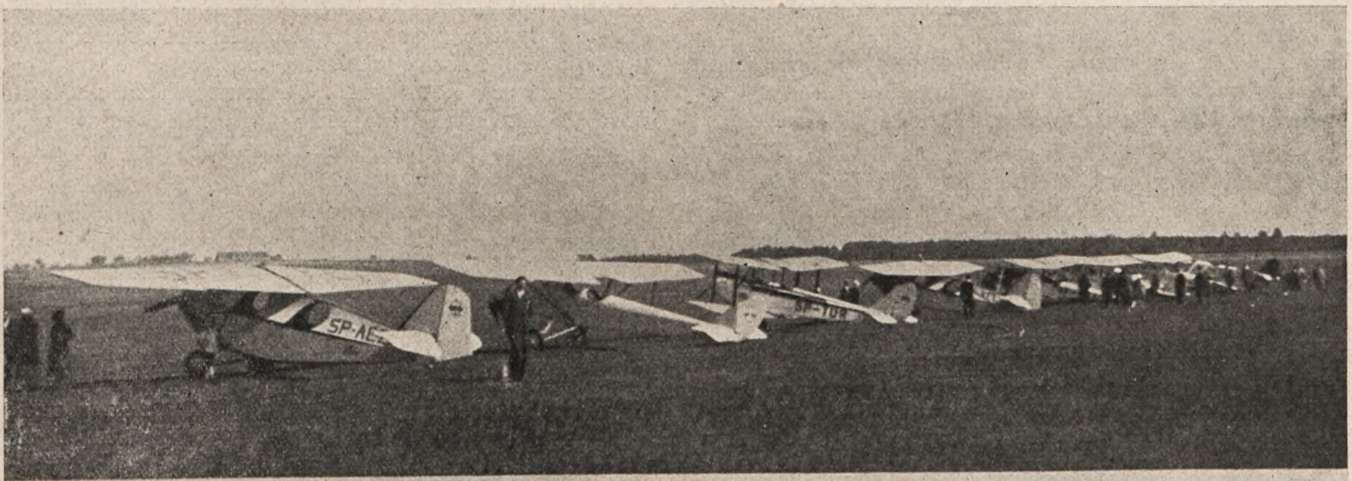
Samoloty kursują			KIERUNEK	Samoloty kursują		
w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty	codziennie prócz niedziel		codziennie prócz niedziel	we wtorki, czwartki i soboty	w poniedz., środy i piątki
		13.30 o.	↓ Warszawa ↑	p. 12.10		
		15.40 p.	Poznań	o. 10.00		
		15.55 o.	Poznań	p. 9.40		
		16.45 p.	Bydgoszcz	o. 8.50		
		17.00 o.	Bydgoszcz	p. 8.30		
		18.10 p.	Gdańsk	o. 7.20		
		15.50 o.	↓ Warszawa ↑	p. 9.10		
		18.00 p.	Gdańsk	o. 7.00		
		15.30 o.	↓ Warszawa ↑	p. 10.00		
		17.30 p.	Katowice	o. 8.00		
		9.30 o.	↓ Warszawa ↑	p. 15.30		
		11.20 p.	Kraków	o. 13.40		
11.40 p.			Kraków			p. 13.20
12.20 o.			Katowice			o. 12.40
12.50 p.			Katowice			p. 12.10
14.35 o.			Brno			o. 10.25
14.55 p.			Brno			p. 10.05
15.55 o.			Wiedeń			o. 9.05
		9.40 o.	↓ Warszawa ↑	p. 15.25		
		11.55 p.	Lwów	p 13.10		
12.25 o.			Lwów		p. 12.40*	
*15.00 p.			Czerniowce		o. 12.05*	
*15.30 o.			Czerniowce		p. 11.35*	
*18.30 p.			Bukareszt		o. 8.35*	
	* 8.50 o.		Bukareszt			p. 14.40*
	* 11.00 p.		Sofia			o. 12.30*
	* 11.40 o.		Sofia			p. 11.50*
	* 13.30 p.		Saloniki			o. 10.00*

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

o. odlot, p. przylot, * czas wschodnio-europejski.

SKRZYDLATA »POLSKA«

Rok III (IX) CZERWIEC 1932 Nr. 6 (92)





Zjazd i zlot plakietowy do Lidzbarka 14 — 15 maja 1932.

RZUT OKA NA ROZWÓJ SPORTU LOTNICZEGO W POLSCE W ROKU 1931

(Dokończenie)

Zawody zimowe. — Rola handicapu. — 3-i Lot Poł.-Zach. Polski. — 4-y Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych. — Coraz bliżej zagranicy.

Krajowy sezon sportowy 1931 roku otworzyły I-e Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze zimowe, które odbyły się w czasie od dn. 30 stycznia do 1 lutego. Zorganizowane one zostały przez Lubelski Klub Lotniczy oraz Klub Lotniczy przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Zawody te były pierwszemi zawodami lotniczemi, urządzonemi w zimie, a więc w warunkach zupełnie innych, niż zawody dotychczasowe. W czasie raidu oraz podczas próby lotu na wysokość panował bardzo silny mróz lub gęsta mgła. Dzięki temu uczestnicy zawodów musieli się zarazem wykazać dużą sprawnością techniczną oraz zacięciem sportowem; już choćby tylko w związku z przygotowaniem płatowców do odbywania lotów w tak ciężkich warunkach atmosferycznych.

Do zawodów zgłosiło się 11 samolotów, przyczem rozpoczęło raid 7 płatowców konstrukcji krajowej i 2 Moth'y. W ciągu konkursu odpadły 2 płatowce.

Ze względu na to, iż punkty osiągnięte za raid zależne były z jednej strony od stosunku ciężaru użytecznego do własnego płatowca, z drugiej zaś strony od szybkości średniej na trasie po uwzględnieniu mocy silnika, zgóry wysunęły się na czoło dwie RWD-4: Aeroklubu Warszawskiego i Aeroklubu Lwowskiego.

RWD-4 posiadały ten sam stosunek ciężarów, co Moth'y. Ze względu jednak na stosunkowo większą szybkość (szybkość punktowana w kwadracie), miały one po raidzie bezapelacyjnie większą ilość punktów tak w porównaniu z innemi samolotami krajowemi, jak i wspomnianemi Moth'ami.

To też walka odbywała się jedynie o pierwsze miejsce między por. Pronaszko a p. Chorzewskim, czego najlepszym dowodem jest szybkość osiągnięta przez tych dwóch zawodników, mianowicie: 156 i 158 km/godz. (wliczając czas zużyty na trzy lądowania). Jest to szybkość duża, wykazująca, iż piloci, biorący zresztą po raz pierwszy udział w zawodach, niewątpliwie wyciągnęli z płatowców wszystko, co było można.

Przy sposobności należy zwrócić uwagę na fakt, który dostrzegli zapewne i organizatorzy.

Otóż niewyłączanie czasu zużytego na lądowanie na poszczególnych etapach powoduje przekraczanie przez zawodników przepisów startowych, nad czem komisja sportowa zawodów nie może przejść do porządku dziennego, gdyż, w gorączkowej atmosferze zawodów, może to spowodować wypadki.

Co do regulaminu konkursu, to wiemy, iż piloci młodzi byli wybitnie faworyzowani. Tak np. pilotujący mniej niż 2 lata (a takich było na konkursie 4) otrzymywał w stosunku do współzawodnika pilotującego ponad 5 lat handicap wynoszący 40% punktów osiągniętych w konkursie.

Ta premja jest zbyt wysoka. Nie zdaje nam się, aby doświadczenie i rutyna, nabyte w ciągu lat paru, miały zrównoważyć tę ilość dodatkowo otrzymanych punktów.

Wiemy dobrze, iż pewnego rodzaju handicap w stosunku do pilotów młodszych jest konieczny, jednak handicap ten winien zrównywać szanse wszystkich, a nie zgóry dawać przewagę bezapelacyjną.

Pomijając kwestję handicapu, należy zaznaczyć, że regulamin konkursu był ułożony celowo, zaś przeprowadzenie kontroli i organizacja samego konkursu były wzorowe.

Toteż żałujemy, iż w bieżącym roku konkurs ten nie mógł się odbyć ze względów oszczędnościowych.

Drugim konkursem, także opartym o zasady handicapu, był III-ci Lot Południowo-Zachodniej Polski, zorganizowany przez Aeroklub Krakowski i posiadający już za sobą wyrobioną tradycję. Staje się on z roku na rok konkursem ciekawszym ze względu na coraz bardziej urozmaicone warunki regulaminu. Do zawodów przeszłorocznych zapisało się 13 płatowców, stanęło 9, ukończyło zaś 5.

Konkurs polegał na odbyciu raidu na przestrzeni 444 km z szybkością średnią zgóry wskazaną, przyczem większa szybkość przelotowa była punktowana dodatkowo — warunek słuszny a doniedawna naogół ignorowany. Poza raidem o ostatecznej klasyfikacji decydowały próby: startu, lotu na wysokość, lądowania i trójkąta regularności.

W konkursie tym o ostatecznej klasyfikacji zadecydowały znowu nadmierne spółczynniki, jakie otrzymywali piloci młodzi.

Bez uwzględnienia tych spółczynników pierwsze miejsca osiągnęliby piloci Satel i Bargiel z Aeroklubu Śląskiego. P. Bargiel na Moth'ie miał zero punktów ujemnych, zaś p. Satel na RWD-4 miał maksymalną ilość punktów dodatnich.

Jako piloci latający ponad 4 lata stracili w stosunku do zawodników pilotujących mniej niż 2 lata ⅓ wszystkich punktów osiągniętych i przesunęli się dzięki temu na sam koniec.

Dwa te konkursy wykazują w zupełności, jak ważną kwestją jest sprawa zdecydowania raz na zawsze pewnych spółczynników lub też ustanowienia pewnych procentów, które zyskiwaliby piloci młodsi, posiadający mniejszy trening i mniejsze doświadczenie tak raidowe, jak też konkursowe.

Rzeczą najbardziej wskazaną byłoby, aby Komisja Sportowa A. R. P. zdecydowała zasadniczo kwestję handicapu, po uprzedniem drobiazgowem jej rozpatrzeniu.

W każdym bądź razie zasadą podstawową przy rozpatrywaniu tej kwestji musi być założenie: „handicap zrównuje szanse uczestników", a nie stwarza przywileje dla pewnej kategorji pilotów.

Zresztą Komisja Sportowa A. R. P. zastanawiała się już nad tą sprawą i nie wątpimy, iż w najbliższej przyszłości będzie ona załatwiona definitywnie.

Trzecim konkursem, jaki odbył się w ciągu 31 roku, był 4-ty konkurs krajowych samolotów turystycznych w czasie od 25 września do 1 października.

Ze względu na cały szereg przyczyn, o których w swoim czasie prasa lotnicza pisała, dopiero po dłuższych naradach kluby lotnicze, odczuwające w roku 31-ym bardzo dotkliwie panujący ogólnie kryzys — zgodziły się zgłosić do powyższego konkursu swe płatowce wraz z załogami.

Podobnie jak na terenie zagranicznym, tak też i we wszystkich imprezach krajowych w ciągu 1931 roku stale wyczuwać się daje ten główny czynnik działalności klubów, to znaczy kwestja możliwości finansowych.

4 K. K. S. T., który był imprezą w szczególności propagandową, posiadał regulamin zasadniczo różny od konkursów wyżej omówionych.

O ile zawody lubelskie oraz 3-ci Lot P.-Z. Polski posiadały regulaminy, które przewidywały handicap dla pilotów młodszych i mniej doświadczonych i były wybitnie zawodami pilotów, o tyle 4 K. K. S. T. był, mimo wszystko, zawodami maszyn.

Ma się rozumieć, iż wyniki osiągnięte przez tych, czy innych pilotów, czy to w czasie raidu, czy też podczas prób, były uzależnione od rutyny, jaką oni posiadali, i to zwiększało lub zmniejszało szanse osiągnięcia lepszej, czy też gorszej klasyfikacji. Jednak już przed konkursem, przy ewentualnym przewidywaniu wyników, rozpatrywało się dane dotyczące płatowców i wyciągało się z tego wnioski.

Jak wiemy, ostateczna klasyfikacja była wynikiem punktów osiągniętych w: 1) próbie lotu na wysokość, 2) próbie lotu ekonomicznego na trójkącie i 3) podczas raidu po Polsce na przestrzeni 2.500 km.

Jeżeli rozpatrzymy wyniki, osiągnięte w poszczególnych próbach, to dojdziemy do wniosku, iż o ostatecznej klasyfikacji decydowały dwie pierwsze próby.

Pierwszych pięciu po locie na wysokość utrzymało się nadal w tej samej granicy i przy klasyfikacji ostatecznej.

Po rozważeniu punktacji z poszczególnych prób, zauważymy, iż decydującą próbą była próba lotu ekonomicznego na trójkącie.

Próba ta dawała stosunkowo największe różnice w punktacji i ona definitywnie przesądziła o ostatecznej klasyfikacji.

Tylko w jednym wypadku o przesunięciu się z 3-go na 2-e miejsce zadecydował raid; pozatem nie przyniósł on zmian większych i dlatego uważamy, iż 4-ty K. K. S. T. był, pomimo wszystko, konkursem maszyn.

Punkty uzyskane przez 5-u pierwszych pilotów w raidzie różniły się minimalnie, odchylenie bowiem wyniosło między 1-ym i 5-ym jedynie 1,2%; wysokość dała odchylenie 42%, zaś lot ekonomiczny 32%.

Punktacje, osiągnięte w poszczególnych próbach, odniesione do ogólnej ilości punktów możliwych do osiągnięcia przedstwiały się następująco:

	Punkty	%
Lot na wysokość	126	8,8
Lot ekonomiczny	500	35,0
Raid	800	56,2
Maksymal. ilość punk.	1426	100

Jakkolwiek próba lotu na wysokość mogła według wzoru dać 200 punktów, jednak zgóry było do przewidzenia, iż ilość ta nie będzie osiągnięta przez żaden płatowiec, gdyż wzór składał się z dwóch czynników takich, z których każdy mógł się równać jedności, jednak uzyskanie przez płatowiec najlepszego jednego czynnika wykluczało drugi.

Porucznik Żwirko na RWD-5 miał prawie najlepsze ustosunkowanie ciężaru użytecznego do mocy silnika i wobec tego nie miał najlepszego czasu, zaś inż. Drzewiecki na RWD-7 miał najlepszy czas, za to obciążenie mocy znacznie gorsze.

O ile chodzi o lot okrężny, to na przyszłość należałoby — mojem zdaniem — położyć nacisk na większą szybkość średnią, gdyż we wszystkich konkursach lotniczych szybkość prawie zawsze jest jednym z najważniejszych czynników.

Rozumiemy, z jakich względów w 4-ym K. K. S. T. tendencyjnie wprowadzono do raidu regularność. Chodziło o nieniszczenie sprzętu klubowego, już nie pierwszej jakości. Jednak należałoby w tym wypadku nie wprowadzać warunków regularności samochodowej, gdyż w lotnictwie uzyskanie szybkości średniej prawie zawsze uzależnione jest od czynnika, na który uczestnik nie ma wpływu, to jest od wiatru.

I niewątpliwie wszystkich raził widok płatowca, który przyleciał przed terminem i krążył nad lotniskiem, aby osiągnąć swój czas.

Jeżeli zawodnik obiera sobie sam szybkość średnią, to winien on otrzymywać punkty karne jedynie za opóźnienie, natomiast wcześniejsze przybycie nie powinno być karane.

Na zakończenie uwag nad 4-ym K. K. S. T. należy stwierdzić, iż coraz więcej dochodzą do głosu piloci wyszkoleni przez kluby, oraz że ilość ich rośnie z każdym rokiem.

Oprócz tych, wyżej opisanych konkursów odbył się w dn. 19 lipca II Zlot Podhalański do Nowego Targu, zorganizowany przez Aeroklub Krakowski. Brało w nim udział 6 płatowców, w tem 4 Aeroklubu Warszawskiego, 1 — Aeroklubu Krakowskiego i 1 — Aeroklubu Gdańskiego. Załogi, które osiągnęły dwa pierwsze miejsca, odbyły stosunkowo długie trasy. Bracia Chałupnikowie lecieli przez Kraków, Katowice, Częstochowę, Łódź, Poznań, Warszawę, Dęblin, Lwów, Sandomierz. Mielec do Nowego Targu. zaś por. Hirszbandt i pos. Rudowski wykonali lot: Warszawa, Biała Podl., Lublin, Dęblin, Toruń, Grudziądz, Puck, Bydgoszcz, Poznań, Łódź, Kraków, N. Targ.

Obok tych konkursów i zlotów trudno nie wspomnieć o raidzie pań, jako o pierwszym wyczynie sportowym naszych pilotek. Rozpoczął on niewiątpliwie nowy okres w tej dziedzinie sportu lotniczego polskiego. Organizowany przez Śląsk wespół ze Lwowem (gdzie wyszkoliły się dwie pilotki: p. Olszewska i p. Sikorzanka), raid prowadził z Katowic przez Kraków — Lwów — Stanisławów — Tarnopol — Łuck — Brześć n. Bugiem — Baranowicze — Lidę — Wilno — Grodno — Warszawę — Toruń — Grudziądz — Puck — Grudziądz — Poznań — Łódź — Częstochowę — Kraków — Katowice.

Raid ten, odbywający się bezpośrednio po 4 K. K. S. T., był doniosłym wydarzeniem w sporcie lotniczym a dla propagandy lotnictwa sportowego przysłużył się znakomicie zwiększając zaufanie do lotnictwa wśród szerszego społeczeństwa.

W czasie II-go Lotu Południowo - Zach. Polski por. Lewoniewski odbył raid bez lądowania nad Polską na

trasie Warszawa — Toruń — Grudziądz — Puck — Bydgoszcz — Poznań — Kraków — Lwów — Lublin — Biała Podlaska — Warszawa — długości 1755 km. z średnią szybkością 140 km./godz. Raid ten był pierwszym w Polsce bez lądowania na tak dużej przestrzeni dowodząc, iż posiadamy w Polsce i sprzęt i ludzi, którzy tego rodzaju wyczynom sportowym mogą sprostać.

Ten krótki przegląd naszej działalności sportowej na tle pracy w klubach nie zamyka tego wszystkiego, o czem może należałoby wspomnieć przy obrazowaniu całokształtu naszego sportu.

Nadmienimy jeszcze tylko, że z roku na rok wymagania nasze rosną i że różne wyczyny indywidualne, te liczne loty członków klubów, czy to za interesami, czy też dla treningu, niejednokrotnie odbywają się w okolicznościach takich, o których rok czy dwa lata temu pisalibyśmy długo i szeroko.

Obecnie uważamy to za rzeczy normalne; za tak normalne, jak parę lat temu uważali te same wydarzenia zagranicą.

Powoli dogonimy zagranicę i chcielibyśmy móc ją dogonić w tempie jaknajszybszem. Tempo to zależy od naszych władz i instytucyj, którym dobro naszego lotnictwa leży na sercu.

W ubiegłym numerze „Skrzydlatej", w pierwszej części mojego artykułu, omawiając lot por. Czarkowskiego, wspomniałem, iż płatowiec jego nie miał znaków przynależności do Rzeczypospolitej Polskiej. Wobec tego, iż twierdzenie to oparłem na pogłoskach niesprawdzonych, prostuję ku swemu zadowoleniu, a jako pewnego rodzaju usprawiedliwienie dla mnie niech posłuży fakt, iż w fachowej prasie sportowej nie mogłem znaleźć sprawozdania z raidu powyższego.

Inż. Jerzy Wędrychowski.

ANGIELSKI POGLĄD NA SPRAWĘ BEZPIECZEŃSTWA W SZYBOWNICTWIE

W ostatnich dniach ubiegłego miesiąca w Anglji wydarzyły się dwa wypadki szybowcowe, spowodowane nierozwagą pilotów, uprawiających sport szybowcowy bez względu na pogodę. Pilot Addyman doznał obrażeń cielesnych podczas nieudanego lądowania, ponieważ zbagatelizował przymocowanie się pasem do siedzenia i został wyrzucony z gondoli. Porucznik Lee Roy Brown, startując podczas burzy, uszkodził skrzydło aparatu i uległ złamaniu nóg i kilku żeber.

W związku z tem, angielskie stowarzyszenie szybowcowe British Gliding Association, powołane do stałej kontroli ruchu szybowcowego w Anglji, ogłosiło artykuł w „Sailplane and Glider" o niebezpieczeństwie lotów szybowcowych w czasie niepewnej pogody.

Ze względu na oficjalny charakter opinji angielskich kół szybowcowych, zawartej w cytowanym artykule, podajemy niżej obszerne jej streszczenie, charakteryzujące poglądy naczelnej organizacji wielkobrytyjskiego szybownictwa.

„Dwa poważne wypadki członków angielskich klubów szybowcowych wzbudziły między szerokiemi warstwami społeczeństwa, jak również pomiędzy jeszcze niedostatecznie wyszkolonymi pilotami, niepewność co do bezpieczeństwa tego nowego, tak bardzo fascynującego sportu" — oświadcza prezydjum British Gliding Association.

„Ponieważ wystarczy kilka podobnych faktów, aby poderwać zaufanie publiczności do szybownictwa — postanowiliśmy przedstawić kwestję bezpieczeństwa w sporcie szybowcowym zupełnie jasno i omówić wszystkie możliwości nieszczęśliwych wypadków, nic nie ukrywając. Uważamy tę drogę za lepszą od milczenia i zachowywania tajemnicy w powyższej sprawie. Szybkie i szczegółowe raporty o nieszczęśliwych wypadkach, ogłaszane przez nas w pismach, mają na celu nietylko ścisłe informowanie publiczności o przebiegu wypadku, ale również przestrzeżenie pilotów przed niepotrzebnem ryzykiem.

Ilość poważnych katastrof szybowcowych w Niemczech jest znikomo mała. Staje się to tem bardziej godne uwagi gdy przypomnimy sobie, że w tym państwie szybownictwo jest najbardziej rozwinięte, ponad 200.000 młodzieży przeszło tam przez szkoły szybowcowe. Przyczyny dużego stopnią bezpieczeństwa szukać należy w kompetencji i doświadczeniu czynników kierowniczych. Szybownictwo niemieckie znajduje się pod stałą kontrolą ludzi doświadczonych, którzy nie lekceważą życia i zdrowia miłośników tego młodego sportu.

Odwrotnie rzecz się przedstawia w Stanach Zjednoczonych: Ameryka, będąc krajem wszelkich możliwych rekordów i szaleństw, postawiła szybownictwo na tej samej płaszczyźnie, co i inne sporty, pomijając zupełnie kwestję bezpieczeństwa.

Niewątpliwie każdy sport, który na to miano zasługuje, musi być połączony z pewnem ryzykiem. Jednak, podobnie jak każdy sposób komunikacji może się stać niebezpiecznym o ile ludzie przeholują, zapominając o najprostszych środkach ostrożności, tak i każdy sport wymaga pewnej dozy rozwagi i ograniczenia bezmyślnej pogoni za sensacją.

Tak również jest z szybownictwem. Szeroko rozpowszechnione i oparte na rozwadze, staje się ono jednym z najmniej niebezpiecznych sportów. Regulaminy i inspekcje wydawane przez Komitet Techniczny British Gliding Association mają właśnie jedynie to na celu.

Ale wszystkie regulaminy są bezsilne wobec wypadków spowodowanych lekkomyślnością pilotów. W obu wyżej wspomnianych wypadkach niema najmniejszej wątpliwości, że żaden z pilotów, którzy odnieśli rany, nie powinien był lecieć w danych okolicznościach.

Piloci szybowcowi powinni zrozumieć, że ich nierozwaga przyczynia wiele zła idei szybownictwa i lotnictwa wogóle. Jeden choćby wypadek, oświetlony niewłaściwie i dla sensacji wyolbrzymiony przez prasę, może spowodować niepowetowane straty dla propagandy lotnictwa bezsilnikowego".

W zakończeniu artykułu, prezydjum British Gliding Association zajmuje się sprawą akrobacji na szybowcach i oświadcza, że: „nie należy zachęcać pilotów szybowcowych do lotów akrobatycznych. Nawet jeżeli szybowiec jest specjalnie dostosowany do tego rodzaju ćwiczeń i jeśli wykona je doświadczony pilot, zawsze zachodzi obawa, że jakiś młody i niezbyt dobrze latający entuzjasta szybownictwa zechce je powtórzyć — z innym rezultatem.

W gruncie rzeczy popisy akrobacji nie są wcale więcej warte od lotów polegających wyłącznie na wyczuciu i wykorzystaniu prądów powietrznych.

Angielska metoda szkolenia (zapożyczona od Niemców) czyni z tego sportu miłą i bezpieczną rozrywkę. Polityka rozsądku nie jest więc w tym wypadku polityką zacofania. Przeciwnie: postęp i rozwój szybownictwa jest raczej wspomagany niż hamowany przez zachowanie należnej ostrożności".

Nie negując bynajmniej rozsądnych i godnych uznania uwag autorów powyż-

szego artykułu, zaznaczamy od siebie, że akrobacja na szybowcach stanowi zupełnie odrębną gałęź sztuki latania od lotów w prądach wstępujących i dlatego nie może być z nimi porównana, ani też przez nie zastąpiona, jak doradza swym członkom British Gliding Association. Również fakt, że jakiś słabszy pilot chce naśladować lot na czole burzy, wykonany przez asa szybownictwa i przy tem ulega wypadkowi, nie powinien odstręczyć szerokiego ogółu od uzyskania kategorji B lub C, ani też wpłynąć na zaniechanie tego rodzaju lotów. Trudno przecież ograniczyć się do holowania szybowca za samochodem, lub do lotów w terenowych prądach wstępujących. Niemcy, na których angielskie szybownictwo ma się wzorować, bynajmniej takich ograniczeń u siebie nie wprowadzają.

DZIAŁALNOŚĆ «RHÖN-ROSSITTEN GESELLSCHAFT» W ROKU 1931/32

W kwietniu b. r. ukazało się roczne sprawozdanie z prac Towarzystwa Rhön-Rossitten, obejmujące okres czasu od 1 kwietnia 1931 r. do 31 marca 1932 r.

Jest to sprawozdanie z siódmego roku działalności organizacji, która nietylko doprowadziła do wspaniałego rozwoju ruchu szybowcowego w Niemczech, lecz również wywierała decydujący i bezpośredni wpływ na rozwój szybownictwa w innych krajach.

Szybownictwo w Polsce szło i idzie własnemi drogami, drogi te okazały się właściwemi i prowadzącemi do pożądanych celów, jednak pożytecznem będzie zapoznanie się z systemami i rezultatami pracy Niemców, tembardziej, że w wielu wypadkach zapoznanie się ze stanem rzeczy u naszych sąsiadów zachodnich będzie dla nas sprawdzianem celowości naszych poczynań.

Z wiadomości i oświadczeń natury ogólnej, zawartych w sprawozdaniu zwrócić uwagę należy na rzeczy następujące:

1. Wspaniały rozwój lotnictwa bezsilnikowego zawdzięczają Niemcy skierowaniu na tę drogę sportowych zainteresowań młodzieży i odpowiedniemu kierownictwu całą akcją.

Spopularyzowanie szybownictwa jako sportu osiągnięto przez usystematyzowanie szkolenia i udostępnienie go szerokim masom, przez ciągłe ulepszanie sprzętu i systemów startowania, zezwalających na szkolenie w terenach płaskich, przez urządzanie zawodów, lotów propagandowych i wszelkiego rodzaju imprez agitacyjnych jakoteż poważnej pomocy organizacyjnej i materjalnej miarodajnych czynników.

2. Działalność Rhön - Rossitten - Gesellschaft jest bezpartyjna i stojąca poza wszelkiemi organizacjami. R. R. G. jest źródłem rady i wiedzy dla wszelkich organizacyj i jednostek, działających w Niemczech na polu szybownictwa.

3. Korzystanie z szkolenia w R. R. G. jest dostępne również dla cudzoziemców a szereg wydawnictw z zakresu wskazówek budowy szybowców i szkolenia doczekało się w okresie sprawozdawczym już drugiego wydania w języku angielskim, przeznaczonego dla zagranicy.

W szkołach w Rhön i Rossitten szkoliło się około 40 cudzoziemców. Największy udział wykazują: Anglicy, Szwajcarzy, Austrjacy i Czesi. Pozatem byli: Kanadyjczycy, Rumuni, Litwini, Łotysze, Amerykanie, Włosi, Holendrzy, Hiszpanie, Belgowie i Eestończycy.

Przechodząc do poszczególnych działów pracy R. R. G., zacząć należy od działalności naukowej.

Prace na tem polu są scentralizowane w Instytucie Badawczym Szybownictwa, dzielącym się na oddziały: meteoorologiczny, aerodynamiczny i lotniczo - techniczny. W zakresie działania Instytutu leżą prace nad słabosilnikowym płatowcem, jako maszyną przejściową dla pilotów żaglowych, i specjalne laboratorjum studjów lotów i budowy skrzydeł ptaków drapieżnych. Instytut posiada „eskadrę" kilkunastu latających drapieżników.

Działalność propagandowa obejmuje następujące działy:

1) Modelarstwo.
2) Wydawnictwa.
3) Filmową produkcję.
4) Organizację zawodów.
5) Popieranie budowy szybowców w organizacjach.

Ostatnio odbyty konkurs modeli latających zgromadził 400 uczestników, którzy przedstawili 227 modeli.

Działalność wydawnicza wyraża się w opracowaniu i wydaniu następujących broszur:

1) Wskazówki przy budowie szybowców.
2) Lot żaglowy.
3) Lot ślizgowy i budowa szybowca szkolnego (2 części).
4) Podręcznik dla młodych pilotów szybowcowych (2 części).
5) Podręcznik szkolenia szybowcowego.
6) Budowa modeli latających.

Praca filmowa dała szereg filmów z dziedziny szkolenia i budowy szybowców. Są one używane do wykładów na kursach teoretycznych.

R. R. G. opiekuje się zawodami szybowcowemi wewnętrznemi i urządza w Rhön (w Wasserkuppe) zawody międzynarodowe.

Do przeszłorocznych zawodów zgłosiło się 60 zawodników z 50 szybowcami, z których 40 brało udział w zawodach.

Szybowce wypróbowane i uznane za dobre mogą być budowane przez organizacje posiadające po temu odpowiednie warunki na podstawie zakupionych rysunków.

R. R. G. dostarczyło następujących rysunków warsztatowych do budowy szybowców w 1931 r.:

1. Typu	*„Zögling"*	*66 sztuk*
2. „	*„Zino"*	*12 „*
3. „	*„Falke"*	*62 „*
4. „	*„Alexander der Kleine"*	*5 „*
5. „	*„Professor"*	*5 „*

Razem 150 sztuk

Działalność wyszkoleniowa dzieli się na

szkolenie początkowe,
„ treningowe,
„ w lotach holowanych i
kursy mieszane specjalne.

R. R. G. prowadzi dwie szkoły szybowcowe: w Rhön (Wasserkuppe) i w Rossitten.

W Rhön szkolenie trwało w r. 1931 od 7 kwietnia do 10 listopada z przerwą 3-tygodniową na zawody. W czasie tym odbyto 12 kursów (4 dla początkujących, 3 dla zaawansowanych, 1 mieszany, 2 kursy treningowe dla celów naukowych i 2 kursy lotów holowanych).

Uczestników na wszystkich kursach było 325.

Świadectw wydano 347, z czego kategorji „C" 132. (Większa ilość świadectw od liczby uczestników tłumaczy się tem, że egzamin w Rhön zdawać mogą piloci szybowcowi wyszkoleni gdzieindziej.

W roku 1929 świadectw kategorji „C" wydano zaledwie 37.

W Rossitten szkolenie trwało od 1 kwietnia do 30 listopada. Uczniów było 436 na 26 kursach. Świadectw wydano 590, z tego 71 kategorji „C".

Czyli w ciągu roku 1931 przybyło w Niemczech około 1000 pilotów szybowcowych, z czego 203 kategorji „C".

Cyfry te objemują jednak tylko efekt pracy szkół R. R. G.

Zaznaczyć należy, że na terenie Niemiec funkcjonuje oprócz tego 50 szkół szybowcowych Niemieckiego Związku Lotniczego (D. L. V.) i 8 szkół prywatnych.

SAMOLOTY Z NAPĘDEM RAKIETOWYM

Od czasu ostatnich praktycznych prób z silnikiem rakietowym, przeprowadzanych przez v. Oppla na torze Avus w Berlinie, panuje w tej nowej dziedzinie techniki zupełna cisza. Niemniej jednak szereg konstruktorów intensywnie pracuje nad urzeczywistnieniem napędu rakietowego. Dotychczasowe rezultaty tych prac pozwalają na optymistyczny wniosek, że już w niedługim czasie będzie można przeprowadzić pierwsze praktyczne próby nowych koncepcyj konstrukcyjnych.

W pierwszym rzędzie wymienić należy prace inżynierów niemieckich Riedla i Nebla, którzy idą w kierunku stworzenia silnika rakietowego zupełnie pewnego w ruchu, przyczem stosują oni materjał pędny energetycznie najbogatszy, mianowicie ciekły wodór i tlen. Próby z ich silnikiem odbywały się dotychczas na hamowni. Są one już na ukończeniu tak, że wkrótce będzie można zacząć próby w locie. Dodatnie rezultaty tych prób stanowiłyby poważny krok naprzód w dziedzinie opanowania stratosfery przez lotnictwo, a przez niepomierne zwiększenie szybkości przelotów powstałyby realne techniczne podstawy dla samowystarczalności komunikacji lotniczej.

Poza zastosowaniem silnika rakietowego do całkowitego napędu samolotów, istnieją pomysły użycia rakiety jako „pomocy startowej" dla samolotów, napędzanych normalnie. Zmniejszyłoby to w znacznej mierze długość startu, a poza tem silniki nie musiałyby być budowane z koniecznym dzisiaj nadmiarem mocy. Zakłady Junkersa wybudowały już prototyp samolotu z rakietowem urządzeniem startowem, konstrukcji prof. Oberta. Samolot ten wykazuje 25% oszczędności na ciężarze silnika i znaczne zwiększenie zasięgu.

Niezależnie od powyższych prób, pracuje nad problemem rakietowym znany konstruktor rakietowy Tilling. Wbrew zasadniczym zastrzeżeniom teoretyków, opiera się on w dalszym ciągu na prochu strzelniczym jako materjale pędnym. Jego rakiety doświadczalne osiągnęły już wysokość 8 km przy takiej samej odległości. Tilling zamierza w najbliższym czasie wystrzelić pierwszą rakietę pocztową z wyspy Wangeroog do Anglji.

Nie ulega wątpliwości, że problem rakietowy ma w lotnictwie dużą przyszłość, niemniej jednak, do praktycznej użyteczności napędu rakietowego jest jeszcze bardzo daleko.

LOTNICTWO HANDLOWE W STANACH ZJEDNOCZONYCH W ROKU UBIEGŁYM

Nie bacząc na ogólny kryzys finansowy, który się zaznaczył zmniejszeniem ilości nowych konstrukcji lotniczych, linje lotnicze na terenie Stanów Zjednoczonych nie przestają pracować gorliwie nad wyszkoleniem personelu latającego i nad rozszerzeniem sieci lotnictwa komunikacyjnego.

Według statystyki, opublikowanej przez Służbę Lotniczą przy Ministerstwie Handlu, produkcja samolotów w roku 1931 wynosiła 3.437 maszyn, w porównaniu do 6.220, zbudowanych w roku 1929. Z tej liczby (3.437) 2.601 samolotów zbudowano do celów handlowych, 836 zaś dla armji i marynarki wojennej.

1-go lipca 1931 r. w Stanach Zjednoczonych były zarejestrowane 42 kompanje lotnicze, obsługujące 73 linje pocztowe, 98 linij pasażerskich i 68 linij transportowych. Linje te, rozrzucone na całej przestrzeni Stanów Zjednoczonych, nierzadko przechodzą na terytorjum krajów sąsiednich: Kanady, Ameryki Środkowej i Południowej.

W roku 1931 rząd Stanów Zjednoczonych wyekwipował i zagospodarował nowe linje lotnicze długości 4.000 km.

Rząd uruchamia i utrzymuje linje lotnicze między miastami, nakładając jednocześnie na miasta obowiązek utrzymywania lotnisk.

Ponieważ duża część sieci lotniczej obsługiwana jest nocą, wszystkie linje rządowe wytyczane są przy pomocy słupów świetlnych i zaopatrzone w stacje radjowe o najnowszych udoskonaleniach. Pozatem urządzono między lotniskami cały szereg dogodnych lądowisk. Latarnie o tysiącwattowych lampach, posiadające siłę światła miljon świec, dzięki zaopatrzeniu ich w paraboliczne lustra, ustawione są w odległości 16 kilometrów jedna od drugiej na całej przestrzeni nocnych linij lotniczych.

Biura wszystkich głównych lotnisk posiadają teleskriptory, czyli telegraficzne maszyny do pisania, działające jako aparaty transmisyjne i automatycznie piszące na podobnych maszynach wzdłuż całej linji lotniczej. W ten sposób starty i lądowania samolotów są sygnalizowane do wszystkich stacyj położonych na danej trasie. Również co godzinę podawane są przez radjo lecącym pilotom wiadomości meteorologiczne.

Zarzady linij lotniczych dbają nietylko o urządzenie lotnisk i zaopatrzenie ich w najnowsze zdobycze techniki. Chodzi im również o udoskonalenie używanych samolotów i o zmniejszenie tym sposobem kosztów eksploatacji.

Powiększenie szybkości do 200km/godz. stało się obecnie w Ameryce warunkiem koniecznym dla rentowności; dlatego też samoloty o dostatecznie silnej konstrukcji zostały zaopatrzone w silniki większej mocy, bez proporcjonalnego zwiększenia ogólnej wagi maszyny.

Towarzystwo Lockheed Aircraft Corporation zademonstrowało ostatnio bardzo szybki, sześciomiejscowy (nie licząc pilota) jednopłat zaopatrzony w przekomprymowany silnik Wasp o mocy 550 KM. Samolot ten rozwija szybkość maksymalną 375 km/godz; jego szybkość praktyczna wynosi 300 km/godz.

Samoloty te są już obecnie wprowadzone na linji New York — Washington. Przestrzeń 370 km, dzielącą oba miasta, przelatują samoloty Lockheed Wega w przeciągu 68 minut, przyczem towarzystwo gwarantuje, że przelot nie będzie trwał dłużej. W razie opóźnienia, pasażerowie mają prawo do otrzymania ustalonej rekompensaty pieniężnej.

W ciągu ostatniego roku powstały trzy linje transamerykańskie, łączące wybrzeże Atlantyku z Pacyfikiem. Wszystkie te linje są zaliczane do szybkich i stale pracują nad zredukowaniem czasu przelotu.

Ogółem przeleciano w roku 1931 na sieci linij amerykańskich 56.468.000 kilometrów, czyli o 160 tysięcy km więcej niż w roku poprzednim. J. M.



Przed Międzynarodowym Meetingiem Lotniczym w Warszawie

(z ostatniej chwili)

Do dnia 10 czerwca udział w meetingu zgłosiły następujące państwa: Czechosłowacja (7 samolotów), Jugosławja (4), Belgja (1), Łotwa (2), Austrja (2) — niepewny, Węgry (1) — niepewny. Również niepewne jest jedno zgłoszenie Niemiec.

Z klubów polskich: A. Krakowski — 3 samoloty, Lwowski — 1 i szybowiec oraz Lubelski — 1.

Poza tem w meetingu wezmą udział 3 samoloty myśliwskie Państwowych Zakładów Lotniczych oraz komunikacyjne. Na PZL-ach myśliwskich latać będą najlepsi nasi akrobaci: Kossowski, Orliński i Bajan

Bardzo dużą pomoc mają organizatorzy od p. pułk. Filipowicza. Ministerstwo Komunikacji przeznaczyło na nagrody 2.400 złotych. Poza tem nagrody ufundowali: M. S. Z., Państw. Urząd W. F. i P. W., Zarząd Gł. L. O. P. P., Kom. Stoł. L. O. P. P., Warsz. Kom. Woj., Warsz. Kom. Kolej., Prasa Polska, Linje „Lot", Vacuum Oil Co.

PROGRAM MEETINGU.

18.VI. 32 (sobota).

14—16. Konkurs baloników.

16—18. Zlot gwiaździsty gości i klubów krajowych.

18—20. Hangarowanie, kwaterowanie.

21. Oficjalne przyjęcie przez miasto.

19.VI. 32. (niedziela).

9—12. Zwiedzanie miasta.

12. Pokaz mody sportowej na lotnisku.

12—14. Pokaz szybowcowy.

14—20. Zawody lotnicze:

1) Wyścig samolotów klubowych.

2) Wyścig polskich samolotów komunikacyjnych.

3) Wyścig polskich samolotów myśliwskich.

4) Lądowanie w prostokącie samolotów klubowych.

5) Konkurs akrobacji zagranicznych samolotów klubowych.

6) Konkurs akrobacji polskich samolotów myśliwskich.

20—21. Przerwa wieczorna.

21. Bankiet oficjalny.

22. Rozdanie nagród zwycięzcom.

20.VI. 32. (poniedziałek).

Od godziny 10-tej odloty zawodników i gości.

POLSKA PRZED LOTNICZĄ OLIMPJADĄ

Zgłoszenia na Challenge. — Zawodnicy.— Nowe samoloty. — Próby RWD-6. — Trasa lotu okrężnego.

W ubiegłym miesiącu nastąpiło zamknięcie listy zawodników. Aeroklub Niemiec zarejestrował ogółem 67 samolotów. Na poszczególne państwa przypada:

Niemcy	32	samoloty
Francja	12	samolotów
Italja	8	„
Czechosłowacja .	7	„
Polska	6	„
Szwajcarja . .	2	samoloty
Razem . .	67	samolotów.

W ekipie niemieckiej znajduje się 1 Japończyk, 1 Anglik i 1 Rumun; w italskiej — Angielka (miss Spooner).

W porównaniu z poprzedniemi zawodami, ilość maszyn zgłoszonych na Challenge 1932 zmalała prawie o $^1/_3$. Należy jednak zaznaczyć, że w poprzednim konkursie wielu zgłoszonych zawodników nie stanęło.

Stosunek samolotów zgłoszonych do biorących udział w zawodach przedstawiał się w roku 1930 w poszczególnych ekipach jak następuje:

	zgłosiło się	brało udział
Niemcy	47	31
Francja	16	6
Polska	14	12
Hiszpanja	9	3
Anglja	8	6
Szwajcarja	4	2
Razem . . .	98	60

Jak widzimy, do zawodów zgłosiła się zaledwie $^1/_3$ ekipy francuskiej i hiszpańskiej i $^2/_3$ niemieckiej.

W bieżącym roku stosunek maszyn biorących udział w konkursie do zgłoszonych będzie się przedstawiał korzystniej: Italja, Szwajcarja i Polska staną, zapewne, w komplecie. Co do Niemców i Francuzów, to należy przypuszczać, iż z ich ekip odpadnie kilkanaście maszyn tak, że — według naszych obliczeń — Challenge rozpocznie nie więcej, jak 50 samolotów, gdy w konkursie poprzednim brało udział 60 samolotów. Przyczyny zmniejszenia się ilości zawodników szukać należy w ogólnej złej sytuacji ekonomicznej państw biorących udział w Challenge'u. Z drugiej jednak strony należy podkreślić większy procent maszyn zgłoszonych przez prywatnych właścicieli. Jedynie ekipy: polska i czechosłowacka wystawione są w całości przez organizacje społeczne lub wytwórnie.

Co do maszyn, to — w przeciwieństwie do Challenge 1930 — konkurs tegoroczny obfituje w nowe, ciekawe konstrukcje zarówno płatowców, jak i silników. Obok maszyn znanych niemieckich wytwórni BMW i Klemm oraz angielskich de Havilland, które w dwóch poprzednich zawodach stanowiły między sobą jedyną konkurencję, znajdujemy w zespole niemieckim kilka nowych prototypów, wybiegających daleko po za szablon. I tak zakłady Heinkel zgłosiły w 8 egzemplarzach bliżej dotąd nieznane He 64 z różnemi silnikami; fabryka papierosów Bergmanna z Drezna wystawia 3 bezogonowce F 3 „Wespe" z silnikami Pobjoy 75 KM; p. Papenmeyer z Hamburga zgłosił 3 swoje prototypy P 1; z nowemi prototypami występują znane z poprzednich zawodów wytwórnie: Messerschmitt (dawne BMW), Klemm oraz Akademische Fliegergruppe z Darmsztadtu (D 22).

Jak sobie przypominamy, samoloty „Akaflieg Darmstadt" wyróżniały się zwykle ciekawą konstrukcją i... pechem, który prześladował pilotów biorących na nich udział w zawodach. Zobaczymy, co będzie w tym roku.

Także nowe prototypy mają w swym składzie ekipy: polska, francuska i czeskosłowacka. U Francuzów różnorodność maszyn (zarówno płatowców, jak i silników) jest największa. Najbardziej jednolite zespoły stanowią: Italja i Polska.

Konkurs zapowiada się więc bardzo interesująco, utrudniając jakiekolwiek bliższe przewidywania.

Jeśli chodzi o pilotów, to — podobnie jak w konkursie poprzednim — Challenge gromadzi elitę najwybitniejszych sportowców lotniczych. W ekipie niemieckiej spotykamy niemal wszystkich czołowych zawodników z r. 1930, a więc: zwycięzcę Morzika, Possa, Polta, Carberry'ego, Dinorta, Lussera, Osterkampa, Siebela, Pasewalda i t. d.

LISTA ZGŁOSZEŃ NA CHALLENGE 1932

Nr. bież.	Zgłaszający	Płatowiec	Silnik	Pilot
	Niemcy			
1	Fabr. Bergmana—Drezno	F 3 „Wespe"	2 Pobjoy 75 MK	H. Katzenstein
2	" "	" "	" "	G. Fieseler
3	" "	" "	" "	M. Wackwitz
4	John Carberry (Anglik)	Klemm K. L. 32	Gipsy	J. Carberry
5	M. Hachis ka (Japończyk)	Moth	Gipsy	M. Hachisuka
6	Zakł. „E. Heinkel"	He 64	Argus 140 MK	M. Brenner
7	" "	"	Hirth 160 MK	H. v. Salomon
8	Aeroklub Niemiec	"	Argus	Stein
9	" "	"	"	H. Seidemann
10	" "	"	"	H. J. v. Cramon
11	" "	M. 29	"	F. Morzik
12	" "	"	"	R. Poss
13	" "	"	"	O. Dinort
14	" "	"	"	Kreutzkamp
15	" "	Klemm K. L. 32	"	R. Lusser
16	" "	"	"	R. Osterkamp
17	" "	Darmstadt D. 22	"	W. Polte
18	" "	Klemm K. L. 32	"	v. Dungern
19	" "	"	"	Bichteler
20	" "	"	Siemens Sh 14a	Dr. Pasewaldt
21	" "	M. 29	"	W. Leander
22	Fr. W. Siebel	Klemm K. L. 32	"	F. W. Siebel
23	Zakł. „E. Heinkel"	He 64	Gipsy 110 MK	W. Junck
24	" "	"	Argus 140 MK	K. Schwärzler
25	A. Papana (Rumun)	Monocoupe 110	Warner-Scarab 110 MK	A. Papana
26	Kl. przy Fabr. Greiling. Drezno	Raab Katzenstein 25/32	Argus 100 MK	A. Raab
27	Zakł. „Messerschmitt"	M. 29	Argus	E. Aichele
28	Zakł. „Klemm"	Klemm K. L. 32	Hirth H. M. 150	W. Hirth
29	Zakł. „E. Heinkel"	He 64	Hirth 150 U 160 MK	Dr. Freude
30	F. Papenmeyer	P-1	Pobjoy 75 MK	Hr. Reventlow
31	"	"	" "	?
32	"	"	" "	?
	Italja			
33	Aeroklub Italji	Breda 33	Colombo 363 130 MK	A. Colombo
34	" "	"	"	U. Bianchini
35	" "	"	"	P. de Angeli
36	" "	"	"	R. Donati
37	" "	"	"	R. Stoppani
38	" "	"	"	F. Lombardi
39	" " (Angielka)	"	Gipsy 120 MK	E. W. Spooner
40	G. Viazzo	"	Colombo 130 MK	G. Viazzo
	Polska			
41	Aeroklub Rzeczypospolitej	PZL-19	Gipsy 120 MK	B. Orliński
42	" "	"	" "	I. Giedgowd
43	" "	"	" "	J. Bajan
44	" "	RWD-6	Genet-Major 140 MK	T. Karpiński
45	" "	"	" "	S. Płonczyński
46	" "	"	" "	F. Żwirko
	Szwajcarja			
47	P. Straumann	A C 12-E	Gipsy 120 MK	O. Straumann
48	R. Fretz	Klemm K. L. 32	" "	R. Fretz
	Czechosłowacja			
49	Aeroklub Zach.-czeski Pilzno	Breda 15 S	Walter-Junior 120 MK	S. Vavriniec
50	Zakł. „Kolben-Danek"	Praha BH 111	Gipsy 120 MK	J. Kubiček
51	" "	"	" "	K. Mareš
52	" "	"	" "	F. Kleps
53	Aer. Wsch.-czeski Pardubice	L-4	Walter-Junior	J. Lonek
54	" "	L-5	Michel „Orion" 50 MK	L. Karel
55	Liga im. Masaryka	B. P. 5	Walter Nr. 2 50 MK	A. Jesek
	Francja			
56	H. Massot	Guerchais T.G.	Renault 100 MK	Massot
57	Zakł. „H. Potez"	Potez 43	Potez 100 MK	Labouchère
58	" "	"	"	Duroyon
59	R. Caudron	Caudr. „Luciole"	Salmson 135 MK	Delmotte
60	M. Arnoux	Farman 234	Salmson 95 MK	Arnoux
61	Zakł. „Mauboussin"	Mauboussin II 12	Salmson 60 MK	?
62	Zakł. „H. D. Farman"	Farman 350	Gipsy 120 MK	Falel
63	J. Puget	Farman 234	Salmson 95 MK	Puget
64	M. Bloch	„M. Bloch" 90	Renault 115 MK	?
65	M. Bapt	Caudr. „Luciole"	Lorr.-Dietrich 120 MK	Bapt
66	P. Desmazières	„M. Bloch" 90	Renault 115 MK	Desmazières
67	P. Mauboussin	Mauboussin II	Salmson 40 MK	Nicolle

W pozostałych ekipach mamy znanych: miss Spooner (jedyna kobieta w tegorocznych zawodach), Lombardiego i Donatiego. Co do ekipy polskiej, to należy zaznaczyć, że wszyscy zgłoszeni piloci brali udział w konkursie poprzednim, przyczem Płonczyński, Bajan i Giedgowd zostali sklasyfikowani, uzyskując 19-e, 32-e i 33-e miejsce.

———

W dniu 3 czerwca r. b. został oblatany w obecności naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K., p. płk. Filipowicza, przez inż. J. Drzewieckiego prototyp RWD—6, budowany przez Warsztaty na Okęciu specjalnie na Challenge.

Jak nas informują, próby całkowicie zadowoliły konstruktorów. Nie przewidują oni żadnych przeróbek. Wobec powyższego, należy się spodziewać, że wszystkie 3 sztuki RWD—6 będą gotowe za 3—4 tygodnie.

TRASA RAIDU.

I etap.

Berlin (Tempelhof) — Warszawa	518,0 km.
Warszawa — Kraków	247,2 "
Kraków — Praha	392,0 "
Praha — Brno	189,2 "
Brno — Wien (Aspern)	106,4 "
Wien (Aspern) — Zagreb	272,0 "
Zagreb—(Postumia)—Vicenza	349,2 "
Vicenza — Rimini	195,0 "
Rimini — Roma (Littorio)	228,8 "
	2.497,8 km.

II etap.

Roma (Littorio) — Firenze	233,6 "
Firenze — Bellinzona	316,8 "
Bellinzona — Torino	171,2 "
Torino — (Albenga) — (Imperia) — Cannes	227,2 "
Cannes — Lyon	288,8 "
Lyon — St. Gallen (Altenrhein)	404,0 "
St. Gallen (Altenrhein) — Stuttgart (Böblingen)	139,6 "
Stuttgart (Böblingen) — Bonn (Hangelar)	266,4 "
Bonn (Hangelar)—Paris (Orly)	412,8 "
	2.460,4 km.

III etap.

Paris (Orly) — Deauville	178,4 "
Deauville — Rotterdam	418,4 "
Rotterdam — Dortmund	216,0 "
Dortmund — Hamburg (Fuhlsbüttel)	285,6 "
Hamburg (Fuhlsbüttel) — Kjöbenhavn	280,0 "
Kjöbenhavn — (Laholm) — Göteborg	250,4 "
Göteborg — (Laholm) — Kjöbenhavn	250,4 "
Kjöbenhavn — Hamburg (Fuhlsbüttel)	280,0 "
Hamburg (Fuhlsbüttel) — Berlin (Staaken)	242,0 "
	2.401,2 km.

Całowita długość trasy (I — II — III) 7.359,4 km.

Ofiary na Challenge złożone w Skrzydlatej: J. Maciejewski 5 zł., inż. L. Kwaśniak 3.20, inż. J. Wędrychowski — 5 zł. Razem 13 zł. 20 gr.

ZLOT DO LIDZBARKA I WIZYTA W „PÓŁWIESKU"

Ruchliwa Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu, która pierwsza wystąpiła z inicjatywą współpracy klubów automobilowych, motocyklowych i lotniczych, zorganizowała podczas ubiegłych Zielonych Świąt, wspólnie z Aeroklubem Warszawskim i Polskim Klubem Motocyklowym w Warszawie, zjazd i zlot plakietowy do Lidzbarka na Pomorzu. W imprezie tej, poraz pierwszy w Polsce, brały wspólnie udział trzy środki lokomocji motorowej: samolot, samochód i motocykl.

Jak było do przewidzenia, impreza wzbudziła bardzo duże zainteresowanie. Do Lidzbarka ściągnęło ze wszystkich stron Polski około 100 maszyn, z czego plakiety zdobyły: 24 samochody, 28 motocykli, oraz 13 samolotów. Był to zatem jeden z najliczniej obesłanych zjazdów, jakie się kiedykolwiek w Polsce odbyły, przyczem wprost wyjątkowo dopisały samoloty. Dlatego lotnicza strona imprezy wypadła najbardziej efektownie i pozostawiła najsilniejsze wrażenie propagandowe.

Lotnisko, a właściwie lądowisko lidzbarskie, nigdy jeszcze zapewne nie widziało naraz tylu samolotów. Oprócz bowiem trzynastu samolotów klubowych (a właściwie czternastu, jeśli wliczyć i przyholowany za samolotem szybowiec inż. Grzeszczyka), przyleciały do Lidzbarka jeszcze trzy wojskowe płatowce łącznikowe P. Z. L. z 4-go pułku lotniczego z Torunia. Załogi klubowe przybyły do Lidzbarka w następującym składzie:

Z Aeroklubu Warszawskiego — kpt. Halewski i sędzia Grabiński na RWD-4, por. Hirszbandt i inż. Prauss na PZL-5, S. Iwanowski i H. Henneberżanka na PZL-5, prof. Pruszkowski z p. H. Okołowiczową na „Moth'ie", inż. Rogalski z inż. Holcem na RWD-5, inż. Rychter z T. Heryngiem na JD-2, pos. Rudowski na PZL-5, B. Skórzewski z małżonką na „Moth'ie" oraz Z. Wysiekierski z p. M. Lewandowską na RWD-2.

Z Aeroklubu Lwowskiego przyleciał na RWD-4 p. K. Chorzewski holując inż. Grzeszczyka na „Lwowie".

Z Krakowa przybyli piloci: Chałupnik na PZL-5 i Sido na S-1.

Z Białej Podlaskiej — p. Szałowski na PWS-50.

Głównym punktem programu całej imprezy były pokazy lotnicze, jakie odbyły się w niedzielę 15 maja popołudniu, w obecności uczestników zjazdu, oraz kilkutysięcznego tłumu widzów, złożonego z mieszkańców Lidzbarka i okolicznych miejscowości. Pokazy rozpoczął inż. Grzeszczyk, który kilkakrotnie wznosił się z lotniska na swym szybowcu „Lwów", ciągniętym na lince przez samolot, poczem, odczepiony na wysokości kilkuset metrów, efektownie planował na ziemię. Po lotach szybowcowych przyszła kolej na loty pasażerskie, które cieszyły się dużą frekwencją. Przeszło 20 osób otrzymało w tym dniu chrzest powietrzny, a suma, zebrana z płatnych lotów, zapoczątkowała fundusz, przeznaczony na zakup samolotu imienia Polskiego Touring Klubu.











Z Półwieska.

W czasie trwania lotów pasażerskich p. Skórzewski pokazał na swym „Moth'ie" szereg akrobacji. Wreszcie na zakończenie eskadra wojskowa wykonała kilka brawurowych ewolucji, które wywoływały w tłumie widzów okrzyki grozy i zachwytu.

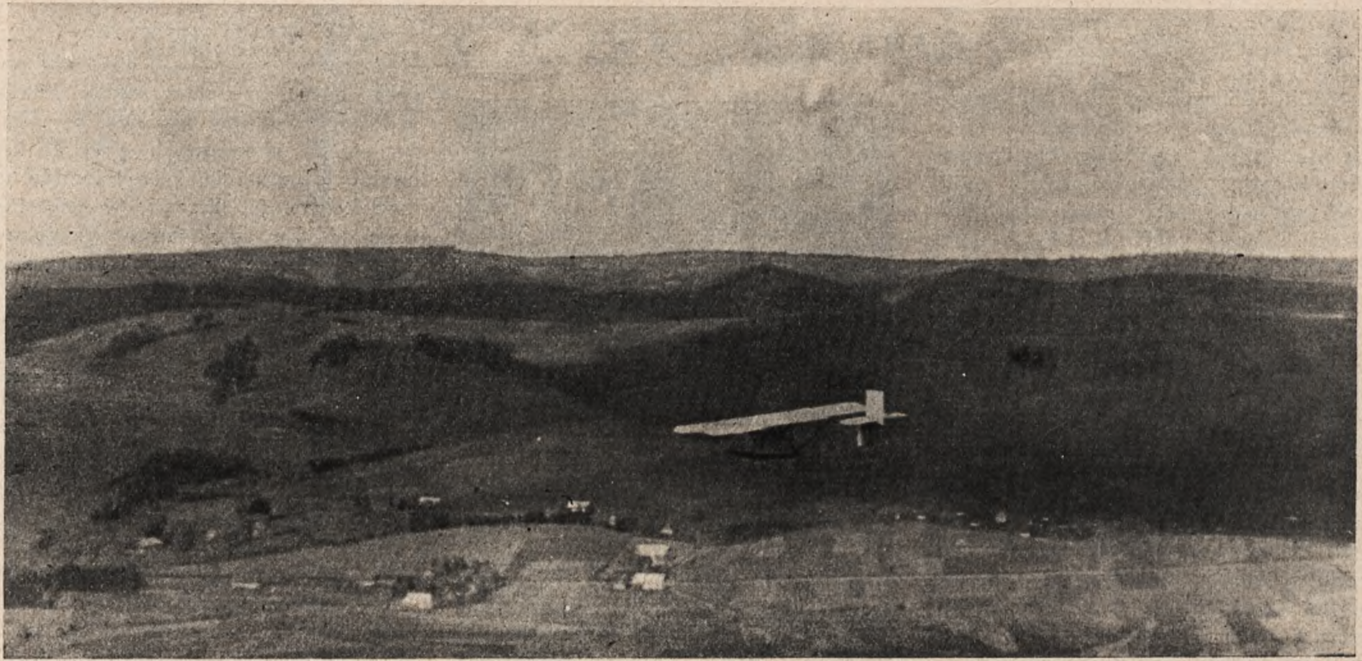
Po wyczerpaniu programu atrakcji lotniczych, część samolotów odleciała na nocleg do Półwieska, pobliskiego majątku posła Rudowskiego, prezesa Aeroklubu Warszawskiego. Reszta maszyn pozostała na noc pod dozorem, a załogi poszły na dancing do hotelu „Pod Trzema Koronami".

Następne przedpołudnie poświęcone było na wspólne zwiedzanie samochodami i motocyklami przepięknych okolic Lidzbarka, poczem uczestnicy imprezy rozjechali się do domów.

Pod względem sportowym i propagandowym impreza udała się w całej pełni. Strona organizacyjna wypadła naogół również zadawalająco, a pewne niedociągnięcia, jak naprzykład brak dostatecznej komunikacji między miastem a lotniskiem, dadzą się łatwo usprawiedliwić, gdy się weźmie pod uwagę wyjątkowo trudne warunki organizacji zawodów w tak małem miasteczku. Jeśli uwzględnić skromne możliwości miejscowe, przyznać trzeba, że organizatorzy zrobili wszystko, co mogli i za to należy się podziękowanie komitetowi organizacyjnemu z burmistrzem Lidzbarka p. Rochoniem na czele, jak również p. Montwiłłowi, staroście działdowskiemu, który bardzo dopomógł przy organizacji imprezy.

Ażeby być bezstronnym, trzeba jeszcze dodać, że całej imprezie można zrobić jeden poważniejszy zarzut. Oto wzajemny kontakt między lotnikami z jednej, a automobilistami i motocyklistami z drugiej strony, o który wszak najwięcej wszystkim chodziło, był naogół bardzo niewielki. Wpłynęły na to niewątpliwie miejscowe warunki, jak np. rozproszenie uczestników zjazdu po bardzo odległych kwaterach, oraz fakt, że była to dopiero pierwsza wspólna impreza lotniczo - automobilowa. Nie należy wątpić, że wyciągnięte z niej zostaną odpowiednie wnioski, które posłużą jako materjał przy organizacji dalszych tego rodzaju zawodów.

M. K.



Na polskim froncie szybowcowym

SZKOLENIE NA TERENIE PŁASKIM W WARSZAWIE

Kat. A i B w lotach za samochodem.

Tegoroczny okres przed rozpoczęciem obozu w Polichnie, poświęcony wszelkiego rodzaju lotom na terenach płaskich, przyniósł Aeroklubowi Warszawskiemu ciekawe rezultaty zarówno w zakresie szkolenia początkowego, jak i lotów wysokich.

Rewelacją w szkoleniu początkowem było zastosowanie t. zw. „szubienicy" — przyrządu służącego do zawieszania szybowca w środku ciężkości w ten sposób, iż może on być poruszany z łatwością we wszystkich trzech kierunkach, na wietrze, przyczem reaguje on na wszystkie stery.

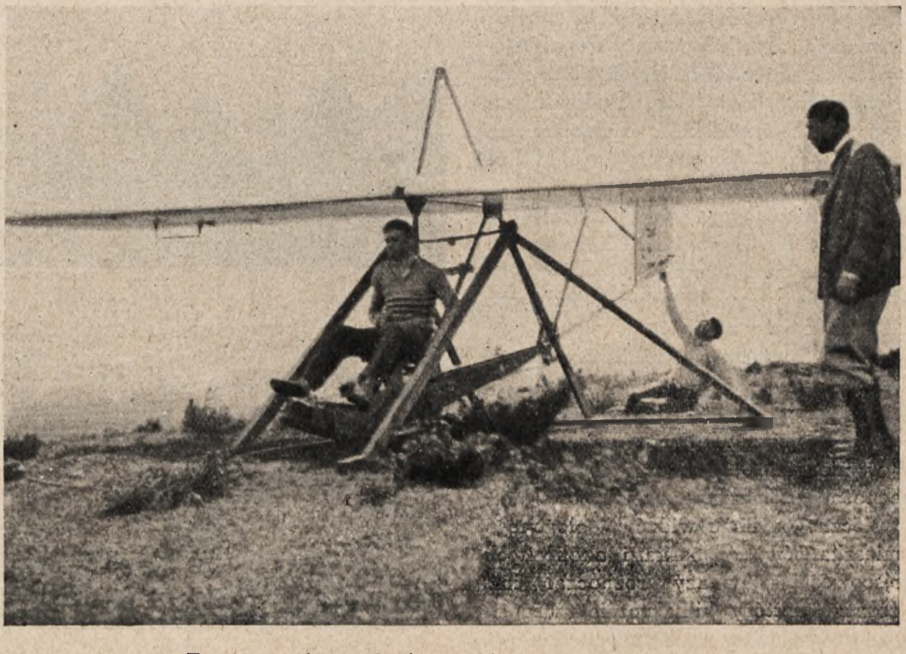
Celem „kiwania" na „szubienicy" jest kompletne zmechanizowanie ruchów ucznia. Nauka odbywa się zupełnie dobrze zarówno na wietrze, jak i bez wiatru. Doświadczenie nasze wykazało, iż prawie cały okres „kiwania" należy poświęcić działaniom każdego steru z osobna, wszelkie zaś ewentualne współdziałania odłożyć na sam koniec.

Wyniki „kiwań" były nadspodziewanie dobre. Całe bowiem wstępne szkolenie za samochodem (doprowadzenie do równego lotu 2—5 m. nad ziemią) skróciło się do $^1/_3$, t. j. przeciętny uczeń kończył szkolenie samochodowego po 6-u lotach zamiast dawnych 15 — 20.

Również postępy w szkoleniu terenowem uczniów niemających przeszkolenia samochodowego, lecz tylko gimnastykę na „szubienicy" były wyraźnie lepsze, niż normalnie, oszczędność zaś na taborze i czasie duża.

„Szubienica" zasługuje ze wszechmiar na szybkie rozpowszechnienie. Cena konstrukcji, z powodu wielkiej prostoty, nie przekracza kilkunastu zł. przy samodzielnem wykonaniu. „Punktem" obrotu szybowca jest zwykła, kilkucentymetrowa linka stalowa, jedną stroną zawieszona na stojaku, drugą umocowana w środku ciężkości szybowca, na specjalnej listwie. Pasy przymocowane do tej listwy obejmują skrzynkę szybowca, na którą w rezultacie przenoszą się siły ciężkości. Listwa zaś nie pozwala na ruchy boczne punktu zawieszenia.

W dziedzinie lotów wysokich również porobiliśmy ciekawe doświadczenia. Wykonano kilkanaście lotów próbnych na „Czajkach" okapotowanych. Największa osiągnięta wysokość wynosiła 250 m. (wysokościomierz Gertz). Udały się w zupełności tylko loty holowane wprost za samo-



T. zw. „szubienica" służąca do ćwiczenia sterów.

chodem bez bloczka i amortyzatora. Wysokość, osiągnięta na określonej trasie, przy danym samochodzie i danym wietrze, zależy od umiejętności dobrania długości liny. Lina np. zadługa równie skutecznie obniża „pułap", jak lina zakrótka.

I tak przy holowaniu za samochodem Citroen 6 lub Chrysler - Plymouth, na trasie około 1 km. najlepsze długości lin, wynosiły — 200 m. przy ciszy, 300 m. przy wietrze 4 m./sek. i 420 m. przy wietrze 6—7 m./sek., dając odpowiednio wysokości: 120, 180 i 230 m. Przy zastosowaniu wysokowartościowej, cienkiej linki stalowej, długości te prawdopodobnie wzrosną o kilkadziesiąt metrów. Dużo większe wysokości dadzą się uzyskać przy silniejszym wietrze.

Czasy lotów dochodziły do 3 minut, licząc od chwili odczepienia się, zaś łącznie z holowaniem ponad 4 min. Lądowanie na miejscu startu, oczywiście, nie przedstawia żadnych trudności.

Niebezpieczeństwa lotów wysokich dotyczą przedewszystkiem odczepiania się szybowca. Hak znajdujący się na szybowcu musi działać niezawodnie i natychmiast. Zaczepienie od strony samochodu nie wymaga haka. Wystarcza jednokrotne owinięcie za zderzak i trzymanie końca linki w ręku.

Poza tem odczepienie się na „pułapie" powinno nastąpić po lekkiem zluzowaniu liny przez pikowanie, lub zmniejszenie szybkości samochodu. Końcowy bowiem etap lotu, odbywa się przy mocno ściągniętym knyplu, dla zrównoważenia ciągu liny działającej pod dużym kątem.

Poza tem możliwe jest niebezpieczeństwo natury wytrzymałościowej z powodu nadmiernego wzrostu szybkości. Samochód bowiem reguluje szybkość podług anemotachometru, znajdującego się na nim, nie znamy zaś szybkości i kierunku wiatru na kilkuset metrach. Podczas naszych prób zaszły 2 takie wypadki, gdy musiałem się odczepić wcześniej, ponieważ „na czucie" wydała mi się szybkość znacznie większa od normalnie dużej. Same zaś odczepiania się były b. nieprzyjemne.

Wzlotów wysokich dokonywaliśmy także na szybowcach szkolnych celem osiągania kategoryj A i B. Wysokości nie przekraczały 120 m. Zrobiono (pierwsze w Polsce) 2 kat. A (pp. Anczutin i Żurakowski) oraz 2 kat. B (pp. Stępniewski i Ciastuła) — wszyscy piloci szybowcowi t. zw. czystej krwi. Poza tem z pośród pilotów motorowych zrobił kat. A. por. Hirszbandt. Kat. A robiono po 20 lotach, czyli w 13 po przeszkoleniu początkowem, zaś kat. B w 8—12 lotach po kat. A (terenowej).

Odrazu rzuciły się w oczy zalety szkolenia na terenach płaskich — b. dobre wyczucie szybkości (wpływ holowania i dużego czasu lotu), oraz szybsza nauka wiraży. Uczeń mając znacznie większą wysokość niż na terenie i dużo wolnego miejsca mógł w 1-ym locie robić 2 wiraże o 180° i 2—4 o 90°.

Wadą szkolenia „płaskiego" jest gorsza orjentacja terenowa. Widzimy więc, iż obie metody szkolenia doskonale się uzupełniają. Piloci wyszkoleni metodą „mieszaną" posiadają klasę wyższą, niż inni.

Przejście z ośrodka płaskiego na teren i odwrotnie nie przedstawia żadnych trudności. U nas było to kwestją 2 — 3 lotów mniejszych.

Gdy zsumujemy korzyści latania na terenach płaskich, gdy weźmiemy pod uwagę, iż piloci szybowcowi są pozbawieni treningu poza okresem wypraw i gdy zestawimy czas 1-go wzlotu wysokiego na „Czajce" (4 minuty) z takimże czasem rundki na Hanriot'cie, widzimy jak celowe jest zakładanie ośrodków miejskich, nawet bez chwilowej możności holowania za samolotem. Posiadanie szybowca bardziej rasowego w znacznym stopniu podniosłoby wartość takiego ośrodka i zwiększyłoby wydatnie czas lotów.

Zbigniew Oleński.

INSTYTUT TECHNIKI SZYBOWNICTWA WE LWOWIE

Z dniem 15 marca 1932 r. został ukonstytuowany z inicjatywy Lwowskiego Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. i za zgodą Ministerstwa Komunikacji Instytut Techniki Szybownictwa.

Instytut finansowany jest przez Zarząd Główny L. O. P. P. w Warszawie i jest placówką naukową polskiego szybownictwa, zatwierdzoną przez Ministerstwo Komunikacji. Celem Instytutu jest okazywanie pomocy naukowej polskiemu szybownictwu przez:

1) tworzenie konstrukcyj szybowców możliwie najlepszych i najtańszych na podstawie badań obliczeniowych, konstrukcyjnych, aerodynamicznych w tunelach i w środowisku powietrznem, oraz na podstawie badań wytrzymałościowych;

2) gromadzenie podstaw naukowych dla pracujących w technice szybowcowej;

3) tworzenie konstrukcyj sprzętu pomocniczego;

3) orzekanie o przydatności konstrukcyj do danych celów, przez przeprowadzanie pomiarów w locie i prób wytrzymałościowych, dla każdego nowego szybowca;

5) orzekanie o zdatności nowych projektów celem zapobieżenia niecelowym wysiłkom i wydatkom;

6) wypracowanie przepisów technicznych na podstawie doświadczeń własnych i obcych;

7) udoskonalanie metodyki szkolenia pilotów wespół z Aeroklubem Lwowskim, prowadzącym szkołę pilotów szybowcowych w Bezmiechowej;

8) instruowanie prowadzących budowę szybowców w kołach szybowcowych;

9) wskazywanie warunków lotu bez silnika na podstawie badań meteorologicznych, oraz wskazywanie nowych możliwości lotu;

10) zajmowanie się wszelkiemi zagadnieniami technicznemi, mającemi związek z szybownictwem i lotnictwem słabosilnikowem.

Instytut składa się z działów:

1) Aerodynamicznego pod kierownictwem dra Zygmunta Fuchsa.

2) Konstrukcyjnego pod kierownictwem inż. Wacława Czerwińskiego.

3) Meteorologicznego pod kierownictwem prof. dra Henryka Arctowskiego.

4) Szkolnego.

Do spraw związanych z pomiarami w locie i metodyką szkolenia Instytut uzyskał współpracę p. inż. Szczepana Grzeszczyka.

W pracach swych Instytut porozumiewać się będzie z Instytutem Aerodynamicznym w Warszawie i Instytutem Badań Technicznych Lotnictwa.

Kierownictwo naczelne Instytutu objął prof. inż. Stanisław Łukasiewicz.

Korespondencję należy kierować pod adresem: Instytut Techniki Szybownictwa, Lwów — Politechnika.

Z NASZYCH SZYBOWISK

Wyniki I-go kursu szkoły A. W. — Poświęcenie Polichna.

Tegoroczny sezon rozpoczął się na naszych szybowiskach: w Bezmiechowej i w Polichnie bardzo intensywną pracą szkoleniową.

W „akademji bezmiechowskiej" odbywają się kursy wyższe. Polichno — szkoła średnia — przygotowuje kandydatów z wykształceniem niższem, nabytem w „szkole powszechnej" w Warszawie (loty za samochodem na terenie płaskim), na pilotów kat. A i B.

Polichno nadaje się też do żaglowania. Na kursie, który zakończył się 5 marca, przyznano 3 pierwsze kat. C.

Otrzymali je piloci szkoleni całkowicie w Klubie Warszawskim, pp. W. Stępniewski, T. Ciastuła i K. Korsak. Tak więc dziś mamy już pilotów najwyższej kategorji,







1. Podczas nabożeństwa. 2. Grzeszczyk po wylądowaniu. 3. Grupa pilotów wyszkolonych w Polichnie.

pochodzących z dwóch szkół: lwowskiej i warszawskiej.

Polichno, jako szkoła średnia, posiada niebywałe walory. Wiele wzgórz niedaleko od siebie położonych o różnokierunkowych wiatrach pozwala na loty ślizgowe w każdym czasie. Jedynie poważną przeszkodę do rozwinięcia szerszej akcji stanowią zasiane pola. Loty w obecnej porze powodują dość duże wydatki na odszkodowania.

Sekcja szybowcowa A. W. przystąpiła do pracy w roku bieżącym z wielkim rozmachem. Owoce tego są już dziś wspaniałe. W Polichnie na pierwszym tegorocznym kursie, trwającym od 12.V do 5.VI uzyskało dyplomy pil. szyb. 51 osób, co stanowi rekord szkolenia. Kat. A otrzymało 13 osób, A i B — 35 oraz C — 3 (czyli razem „zrobiono kategorji" 86). Lotów było 1705. Ale też kierownictwo szkoły z pp. Oleńskim, Stępniewskim i Ciastułą na czele pracowało z wyjątkowem poświęceniem. W szkoleniu pomagał dzielnie mistrz motorowy, p. Kazimierczuk, absolwent akademji bezmiechowskiej. Zresztą wszystkie działy szkoły (techniczny, zaopatrzenia itd.) włożyły maksimum wysiłku. Kurs przeszło wielu kandydatów pozawarszawskich, m .in. zgłoszeni przez Komitety Wojewódzkie L. O. P. P. pp.: inż. Wolnik z Nowogródka, kpt. Papierski z Brześcia, por. Szobak i p. Filonczuk z Białegostoku, por. Janasiewicz z Kielc, p. Glatmann z Łucka, ppor. Białek. p. Kopyciński z Komitetu Kolejowego Warsz. Również wyszkoliło się kilku członków z klubów lotniczych nieposiadających sekcyj szybowcowych (Łódź i Gdańsk) a także 3 panie (pp. Zalewska, Zapolska i Oganowska).

Szczegółowe sprawozdanie z kursu podamy w następnym numerze.

W niedzielę, dnia 29 maja, odbyło się uroczyste poświęcenie szybowiska w Polichnie i oficjalne otwarcie tam szkoły szybowcowej A. W. Święto polichneńskie zgromadziło licznych gości z Warszawy, Krakowa, Lwowa i in. oraz tłumy publiczności z Kielc i z Chęcin. Z Warszawy przybyli m. in.: szef Dep. Aeron., pułk. Rayski (samolotem), radca Szaniawski z Wydz. Lotn. Cyw. i pp. dyr. Wawrzyniak i inż. Kawecki z Zarządu Gł. L. O. P. P. Na swoich samolotach przybyli z Klubu pp. pos. Rudowski, prof. Pruszkowski i inż. Rychter. Pozatem wylądowali w Polichnie pp. kpt. Skarżyński i kpt. Jungraw holując inż. Grzeszczyka na „Lwowie", kpt. Bajan z Krakowa na S-1 oraz por. na R-XIII.

Inż. Grzeszczyk odczepił się od „afrykanki" na znacznej wysokości i krążył długo nad szybowiskiem, poczem siadł po mistrzowsku na zboczu „4-ki". Z ramienia władz miejscowych na uroczystość przybyli pp. wicewoj. Bratkowski gen. Zulauf, starosta Porembalski. prok. Wilkowski.

Po nabożeństwie odbyło się poświęcenie szybowiska i rozdanie dyplomów tym, którzy ukończyli szkolenie na tegorocznym kursie. Okolicznościowe przemówienia wygłosili: ks. pułk. Cieślewski, prezes Kom. Woj. L. O. P. P. w Kielcach dr. Kroebl, płk. Rayski, prof. Pruszkowski i kier. Sekcji Szybowcowej A. W. p. Stępniewski.

Pamiętaj, że dochód z Meetingu A. W. przeznaczony jest na udział Polski w Challenge'u.



KRONIKA POLSKA



SPORT

IV-y Lot Południowo-Zachodniej Polski odbędzie się w roku bieżącym w dniu 18 września.

Z działalności Kolejowej Sekcji Lotniczej w Krakowie. Istniejąca przy Aeroklubie Krakowskim Sekcja Kolejowa posiada 2 samoloty typu PZL-5. Płatowce te zakupił w 1931 r. Komitet Kolejowy L. O. P. P. Kraków, oddając je do użytku Sekcji.

Wśród członków posiada Sekcja dwóch pilotów sportowych motorowych i dwóch pilotów szybowcowych kat. A. Obecnie trzech członków szkoli się na kursie teoretycznym, urządzonym przez Aeroklub Krakowski.

W dniu 7 kwietnia b. r. odbyło się walne zgromadzenie członków Sekcji, przy współudziale przedstawicieli władz kolejowych, L. O. P. P. i K. P. W. oraz delegatów z poszczególnych ognisk K. P. W. Okręgu Krakowskiego.

Na czele nowego zarządu stanął inż. Wł. Ulatowski, naczelnik Wydziału Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, zaś na członków zarządu wybrano: pp. d-ra K. Piotrowskiego, inż. Orłowicza, W. Święcha, J. Dusika, W. Rosieka, St. Wacyka, B. Kwiatkowską, B. Samulskiego, W. Chałupnika, J. Pirowskiego. Do komisji rewizyjnej powołani zostali pp.: Chan, Kędzior i Męka.

Walne zgromadzenie zaszczycił swą obecnością dyrektor O. K. P. Kraków, p. inż. A. Bobkowski, prezes Aeroklubu Krakowskiego, który w swem treściwem przemówieniu dał rzut wytyczny pracy Sekcji Lotniczej na przyszłość.

Walnemu zgromadzeniu przewodniczył p. nacz. mgr. Gorzecki.

Lotnicy angielscy w Warszawie. Samolotem turystycznym przybyli do Warszawy dwaj lotnicy angielscy, bracia Jackaman, którzy przywieźli zaproszenie dla lotników polskich na wielki międzynarodowy meeting lotniczy, organizowany w dniu 3 września w Londynie.

Anglicy odbywają obecnie lot po Europie, zapraszając na meeting londyński lotników szeregu państw. Przed przybyciem do Warszawy odbyli już wizyty w Rotterdamie i Berlinie. Gości podejmował herbatką Aeroklub R. P. Na przyjęciu obecni byli m. in.: szef Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. płk. Rayski, dowódca 1 p. lotn. ppłk. Wieden, dyr. Państwowych Zakładów Lotniczych inż. Rumbowicz i inni.

Po jednodniowym pobycie w Warszawie bracia Jackaman odlecieli do Wiednia.

Z Łódzkiego Klubu Lotniczego. Odbyło się ogólne zgromadzenie Klubu Łódzkiego, na którem wybrano nowy zarząd w następującym składzie: Prezes — płk. dypl. inż. S. Rotarski, wiceprezesi — prok. dr. J. Markowski, starosta A. Rżewski i inż. J. Holcgreber, skarbnik — dyr. J. Chodaczek, sekretarz — T. Woźnicki, członkowie — mjr. Banaszek, prezes Geyer, mjr. Gwiazdowski, inż. Kauczyński, konsul Kon, mjr. Szlaszewski, dyr. Tokarczyk, dyr. Ulmann, red. Wojtyński i ppłk. Cieślak. Pozatem w skład zarządu Klubu wchodzą delegaci Okr. Urzędu P. W. i W. F., Kuratorjum Okr. Szk., L.O.P.P. i P.C.K.

KOMUNIKACJA

Komunikacja lotnicza Polska — Łotwa — Estonja. W ub. mies. powróciła do Warszawy z Łotwy i Estonji polska delegacja, która prowadziła w tych krajach pertraktacje w sprawie uruchomienia regularnej komunikacji lotniczej na linji Warszawa — Wilno—Ryga—Tallin. Pertraktacje te zostały zakończone pomyślnie, a wynikiem ich jest zawarcie kilkuletnich umów z zarządami łotewskim i estońskim na otwarcie i utrzymanie przez Polskie Linje Lotnicze „Lot" regularnej komunikacji między Warszawą a Tallinem przez Wilno i Rygę. Termin otwarcia komunikacji powietrznej z Łotwą i Estonją narazie nie może być ustalony, gdyż jest uzależniony od wykonania koniecznych urządzeń i instalacyj technicznych na terenie obu państw. Do przygotowania tych instalacyj władze łotewskie i estońskie, zgodnie z zawartemi z „Lotem" umowami, już przystąpiły. Uruchomienie tej linji, oprócz zbliżenia Polski z sąsiedniemi i bliskiemi jej krajami, stanowi jeden z dalszych etapów rozwoju polskiej sieci powietrznej. Polska, posiadająca klucz do połączenia lotniczego między państwami, leżącemi nad Bałtykiem z jednej strony, a państwami Bałkańskiemi z drugiej strony (linje Warszawa — Lwów — Bukareszt — Sofja — Saloniki Polska już eksploatuje), dotychczas nie wykarzystała swego uprzywilejowanego położenia geograficznego i dopiero ustanowienie szlaku powietrznego od Tallina do Salonik, eksploatowanego przez Polskę, o długości 3.500 km., a więc najdłuższego w Europie, umożliwia Polsce zajęcie dominującego stanowiska na najważniejszym szlaku naturalnym w Europie Wschodniej.

Realizacja inicjatywy Polski posiada w tych warunkach doniosłe znaczenie nietylko z lotniczego punktu widzenia, ale również ogólno - państwowego, politycznego i ekonomicznego.

Taksówki lotnicze w każdej chwili do dyspozycji. Dużą niedogodność komunikacji lotniczej stanowił fakt, że samoloty kursują tylko raz dziennie, wobec czego z komunikacji lotniczej korzystać można było tylko w określonych godzinach.

Celem usunięcia tej niedogodności, Polskie Linje Lotnicze „Lot" wprowadziły wynajem taxi powietrznych, jednakże opłaty za loty były stosunkowo wysokie.

Obecnie P. L. L. „Lot", pragnąc udostępnić korzystanie z taksówek powietrznych najszerszej publiczności, obniżyły wydatnie stawki za loty i wynoszą one już od zł. 1 gr. 20 za km. Samolot specjalny, wynajęty przez 8 osób na lot do miejscowości odległej o 100 km., kosztuje zł. 175, a zatem po 22 złote od osoby.

L. O. P. P.

Ogólne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze L. O. P. P. W dniu 31 maja odbyło się w Warszawie ogólne zgromadzenie sprawozdawczo - wyborcze L. O. P. P., na które przybyli delegaci komitetów wojewódzkich. po 2 z każdego komitetu. M. in. w zgromadzeniu brali udział pp. woj. Kwaśniewski, woj. Kościałkowski, v-woj. Gintowt-Dziewałtowski,v-woj. Godlewski, v-woj. Skrzyński, gen. Olszyna-Wilczyński, dyr. inż. Zienkiewicz, prezes Aeroklubu Warszawskiego poseł Rudowski, prezeski pp. Wróblewska i Wodzińska; z Rady Głównej — prof .Huber, płk. Zagórska; z zarządu Głównego — dr. Martynowicz, płk. Filipowicz, płk. Moniuszko, poseł Starzak nacz. Myśliński, nacz. Nowodworski, dyr. Wawrzyniak i gł. inspektor OPLG. kpt. Misiński.

Zebranie zagaił prezes dr. Martynoprof. Huber, płk. Zagórska; z Zarządu jako przewodniczący woj. Zyndram Kościałkowski, asesorowie: dyr. Wiktor, prezes inż. Rybicki i sekretarz dr. Czyrski.

Po odczytaniu sprawozdania z działalności Rady Głównej i Zarządu Głównego, walne zgromadzenie udzieliło przez aklamację ustępującym władzom absolutorjum.

Następnie załatwiono szereg spraw bieżących, związanych z przygotowaniem ludności cywilnj do obrony przeciwlotniczo - gazowej.

W końcu przystąpiono do wyborów uzupełniających, w wyniku których wybrano ponownie do Rady Głównej: pp. prezesa dr. Grubera, gen. Góreckiego, gen. Rcupperta; pozatem sędziego Falkiewicza gen. Gąsiorowskiego, szefa Sztabu Głównego, senatora Szereszow-

skiego i płk. Rusina. Do Zarządu Głównego: pp. inż. Lichniewicza, radcę Kalickiego, mjr. dypl. Romeykę, płk. inż. Szyndlera, prof. dr. Załęskiego. Do komisji rewizyjnej: — pp. dr. Gawlika, Jaworskiego, nacz. Jedlińskiego, dyr. Nakoniecznikoffa i dyr. dr. Wasseraba.

Zebranie Komitetu Stołecznego L.O.P.P. W dniu 14 maja r. b. odbyło się w lokalu Stow. Urzędn. Państw. doroczne ogólne zebranie sprawozdawcze Komitetu Stołecznego L. O. P. P.

Komitet liczył w r. 1931 — 436 kół, rozsianych na terenie całej stolicy z liczbą członków 62.191. W roku sprawozdawczym zebrano ze składek i dochodów nadzwyczajnych zł. 304.546. Główną pozycję wydatków stanowiła wpłata do Zarządu Gł., wynosząca 50% wpływów zw. W dziedzinie lotnictwa prace Komitetu przejawiały się w popieraniu budowy prototypów samolotów, subsydjowaniu sportu lotniczego i szkolenia pilotów, popieraniu modelarstwa w szkołach, wydawaniu miesięcznika „Skrzydlata Polska", udzielaniu stypendjów i t. p. Bardzo dodatnie rezultaty zostały osiągnięte w dziale obrony przeciwgazowej, przez organizację licznych kursów i przeszkoleń.

Mimo ogólnego kryzysu, liczba członków Komitetu spadła w porównaniu z r. 1930 stosunkowo niewiele, a ilość kół nawet nieznacznie wzrosła.

Ustępującemu zarządowi udzielono absolutorjum wraz z podziękowaniem, poczem uzupełniono władze. Nowy zarząd Komitetu stanowią w większości ponownie wybrani pp.: radca St. Floryanowicz, płk. E. Ernst, nacz. A. Leśniewski, inż. A. Mirowski, prezes T. Illinicz-Zeydel, mjr T. Jasieński-Werner, pos. Jan Rudowski— prezes Aeroklubu Warszawskiego (nowowybrany), dyr. W. Jordan i kom. St. Rzeczycki. Do komisji rewizyjnej powołani zostali ponownie pp. inż. Borowski, dyr. Świerczewski i dyr. Wizel.

Zebraniu przewodniczył p. Jerzy Łęczycki.

Nowy zarząd Komitetu Stołecznego L. O. P. P. ukonstytuował się w dniu 23 maja jak następuje:

Prezes — radca St. Floryanowicz, wiceprezes — nacz. płk. E. Ernst i prezes A. W. pos. J. Rudowski, sekretarz — nacz. A. Leśniewski, skarbnik — prezes T. Illinicz-Zeydel, członkowie — adw. R. Hoffmann, mjr. T. Jasieński-Werner, dyr. W. Jordan, dyr. płk. K. Meyer, inż. A. Mirowski, kom. S. Rzeczycki i dr. S. Zdanowicz.

Zastępcy członków zarządu pp.: J. Kaczyński, nacz. W. Parniewski, dr. M. Rudkowski i J. Dzięciołowska.

Hojna ofiara. Związek Zawodowy Pracowników Cukrowni, chcąc uczcić pamięć swego członka honorowego, ś. p. prezesa Jana Zaglenicznego, złożył na ręce małżonki zmarłego do jej dyspozycji 1.000 zł. Pieniądze te p. Eleonora Zagleniczna przeznaczyła na L. O. P. P.

Otwarcie I-go Unifikacyjnego Kursu Inspektorów Obrony Przeciwlotniczo-gazowej. W dniu 9 maja odbyła się w Warszawie uroczystość otwarcia 10-tygodniowego I-go Unifikacyjnego Kursu Obrony Przeciwlotniczo-gazowej dla inspektorów wojewódzkich L. O. P. P.

RÓŻNE

Lądowisko w Bezmiechowej. Wybierających się do Bezmiechowej drogą lotniczą ostrzegamy, że lądowisko w Bezmiechowej należy do bardzo trudnych przy starcie i lądowaniu. Aeroklub Lwowski nie zaleca go, jak również nie bierze na siebie odpowiedzialności za możliwe wypadki. Lądowisko bezmiechowskie oznaczone zostanie białem kołem w środku oraz białemi pasami i krzyżami na krajach. Piloci chcący lądować w Bezmiechowej winni krążyć nad lądowiskiem do czasu zapalenia ognisk dymnych, co będzie znakiem, że z terenu wszelkie przeszkody (szybowce, konie i t. p.) zostały usunięte.

Wysokość szkód wyrządzonych przy lądowaniu przymusowem. W poprzednim numerze podaliśmy zarządzenie Pana Ministra Spraw Wewnętrznych dotyczące odszkodowania z powodu przymusowego lądowania. Jak to zaznaczyliśmy, celem uniknięcia dowolnego obliczenia szkód, Ministerstwo dołączyło do okólnika tabelę orjentacyjną, na podstawie której należy obliczać wysokość odszkodowania.

Tabela orjentacyjna.

Pszenica, kukurydza . .	25 kg.	ziarna
Żyto, owies, jęczmień, groch, bobik wyka . .	20 „	„
Rzepak, len, konopie, proso	16 „	„
Gryka, soczewica, saradela	10 „	„
Koniczyna	2 „	„
Łubin	12 „	„
Buraki cukrowe i pastewne	18 „	„
Marchew	7 „	„
Tytoń	16 „	liści
Ziemniaki	120 „	kłęb.
Buraki cukrowe	210 „	korz.
Buraki pastewne	300 „	„
Marchew pastewna, cykorja	300 „	„
Warzywa	50 „	pszen. kons.

Ministerstwo zaznacza, że tabela uwzględnia średnio wysokie plony przy *całkowitem* (100%-owem) zniszczeniu zasiewów, co oczywiście nie zawsze będzie miało miejsce, oraz wyjaśnia, że wobec zmienności cen produktów rolnych szkody określone są w ***kilogramach plonu z 1 ara gruntu.*** Szkodę obliczać zatem należy według cen rynkowych zniszczonego produktu rolnego tej jakości i gatunku, jaki był zasiany, z uwzględnieniem obszaru, który uległ zniszczeniu i rozmiaru zniszczenia (całkowicie czy też tylko częściowo).

Omawiane zarządzenie Ministerstwa nie wspomina o szkodach wyrządzonych przez lądowanie szybowców. Z uwagi jednak na swój charakter, będzie ono niewątpliwie pomocne przy szacowaniu strat wyrządzonych przez szybowce.

Działalność Towarzystwa im. Stefana Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa. Ogłoszone zostało sprawozdanie wymienionego Towarzystwa za okres od chwili jego powstania , t. j. od grudnia 1927 r. do 31 grudnia 1931 r. Bilans za ten okres zamyka się sumą zł. 52.850.72.

Na stan czynny bilansu składają się: fundusze gotówkowe w kasie zł. 164,89 i na rachunku oszczędnościowym w B-ku Handlowym zł. 2.654,83 przy oprocentowaniu 7%; zaległe składki członkowskie zł. 881,—, oraz papiery dywidendowe wartości nominalnej zł. 49.150.—, stanowiące darowiznę prof. Stefana Drzewieckiego i złożone na rachunku depozytowym w Banku Handlowym w Warszawie. Stronę bierną bilansu tworzą fundusze: gotówkowy i depozytowy.

Wpływy i wydatki Towarzystwa od jego założenia do 31 grudnia 1931 r. zamykają się sumą zł. 16.353.47 i przedstawiają się następująco:

1) wpływy: za kupony od papierów dywidendowych w depozycie — zł. 15.014,40, za składki członków — złotych 1.322,45 oraz za procenty z PKO. zł. 16,62.

2) wydatki: stypendja kształcącym się w lotnictwie — zł. 3.225; renta dożywotnia p. przełożonej Marji Drzewieckiej, siostrze ofiarodawcy p. prof. Stefana Drzewieckiego, przez niego zastrzeżona w wysokości zł. 1.500 rocznie — łącznie zł. 9.319,82; wydatki biurowe zł. 107,93. oraz nadwyżka gotówkowa zł. 3.700,72.

Nieznaczne fundusze, będące w rozporządzeniu Komitetu oraz niesprzyjające dla wydatniejszego zwiększenia tych funduszów obecne warunki gospodaracze, uniemożliwiły szerszą akcję Komitetu, podyktowaną statutem. W tych okolicznościach uznano za najpożyteczniejsze zużycie posiadanych sum na stypendja i zapomogi naukowe dla osób, poświęcających się naukowo lotnictwu. Osoby te złożyły następnie sprawozdania Komitetowi z wyników ich pracy, umożliwionej zasiłkiem Komitetu. W chwili obecnej Komitet wypłaca jedno stypendjum zł. 75 miesięcznie do końca września b. r. zakwalifikowanemu przez Instytut Aerodynamiczny w Warszawie, niezamożnemu słuchaczowi Państwowej Szkoły Techn. Lotniczo-Samochodowej w Warszawie.

Komitet Towarzystwa postanowił na przyszłość znacznie ograniczyć swój program stypendjalny, poczynić nowe starania o zwiększenie wpływów przez pozyskanie nowych członków, oraz ofiar od instytucji przemysłowych i gospodarczych, a gromadzone w ten sposób środki obracać na popieranie prac naukowych z dziedziny lotnictwa. Przewidziano tu w pierwszym rzędzie pieniężne poparcie studjów Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie nad zwiększeniem wydajności śmigła.

Mając powyższe postanowienia na względzie, Komitet uchwalił preliminarz budżetowy na 1932 r., zamykający się sumą przewidywanych wpływów złotych 4.791.72, z czego przypadnie, na wypłacenie przyznanego poprzednio stypendjum zł. 675 a pozostałość zł. 4.116.72 zarezerwowana będzie na rachunek wspomnianych wyżej studjów nad zwiększeniem wydajności śmigła.

W skład Komitetu Towarzystwa wchodzą obecnie pp.: inż. Piotr Drzewiecki— jako prezes, prof. A. Ponikowski, prof. Cz. Witoszyński, prof. K. Taylor i inż. Z. Arnd.

Kongres lotników transoceanicznych — pamięci ś. p. Idzikowskiego. W odpowiedzi na telegram, wysłany do przewodniczącego kongresu lotników transoceanicznych w Rzymie, gen. Balbo, Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej otrzymał w dniu 24 maja następującą depeszę:

„Ślemy z całego serca podziękowania za miłe życzenia. Lotnicy transoceaniczni, zebrani w Rzymie, poświęcają serdeczne wspomnienie koledze mjr. Idzikowskiemu, który oddał swe życie dla wskazania drogi poprzez Atlantyk. Lotnicy transoceaniczni zobowiązali mnie do przesłania Panom życzeń i serdecznych pozdrowień Gen. Balbo".



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



ANGLJA

Budżet angielski. W tegorocznym budżecie angielskim nastąpiła kompresja wydatków wyrażająca się dla całego budżetu sumą 5.270.700 funtów, dla budżetu zaś lotniczego 700.000 funtów.

Jeżeli jednak chodzi o budżet lotnictwa cywilnego, to jest on w porównaniu z r. ub. większy o 3000 funtów, przyczem subwencje zwiększyły się o 21.000, a to w związku z wydatkami na nowoutworzoną linję do Cap i projektem ewentualnej zmiany linji do Indyj.

Kredyty przyznawane klubom zmniejszyły się z 15.000 w r. ub. na 8.500 w r. b.

Angielski eksport sprzętu lotniczego. Wartość eksportu angielskiego sprzętu lotniczego wyniosła w roku 1931 sumę 1.860.000 funtów. Dla porównania należy zaznaczyć, że w tym samym okresie uzyskano z eksportu amerykańskiego 1.050.000 funtów, a eksport francuski osiągnął sumę 1.341.000 funtów. Okazuje się więc, iż Wielka Brytanja jest trzeci rok z rzędu największym eksporterem sprzętu lotniczego na świecie. Podana suma eksportu angielskiego odnosi się jedynie do faktycznie sprzedanych silników, płatowców i akcesorjów, nie obejmuje natomiast sum uzyskanych ze sprzedaży licencyj konstrukcji angielskich. Cyfry angielskie są tembardziej uderzające, że eksport amerykański spadł w r. 1931 o 40% w porównaniu z r. 1930. Jedna z angielskich fabryk lotniczych sprzedała zagranicę w r. 1931 sprzęt za sumę większą od całkowitego eksportu amerykańskiego. Eksport francuski spadł w porównaniu z r. 1930 o 21%.

Wszelkie dane wskazują na to, że i w r. 1932 Wielka Brytanja zachowa swoją supremacje w dziedzinie eksportu lotniczego. Cyfry eksportu za pierwsze trzy miesiące r. 1932 wskazują wzrost o 42% w porównaniu z tym okresem r. 1931.

Kluby lotnicze w Wielkiej Brytanji. W Wielkiej Brytanji jest 38 klubów lotniczych, które w r. 1931 miały 11.700 członków w tem 5.300 pilotów. 22 kluby są subwencjonowane przez państwo.

W roku 1931 wydano 2.090 dyplomów pilota turyst. kat. I-ej i 104 dyplomów pilota komunikacyjnego. 53 pilotów uzyskało dyplomy nawigatorów.

W 22 klubach subwencjonowanych wykonano w r. 1931 — 71.474 lotów w 28.686 godzinach, na trasie ok. 4.000.000 km. Na jeden samolot wypada średnio 916 lotów, 48.000 km. i 367 godzin lotu.

Australja — Wielka Brytanja. Znany pilot transoceaniczny Kingsford-Smith, właściciel przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej Australian National-Airways, pertraktuje z rządami australijskim i brytyjskim o utworzenie regularnej komunikacji pocztowo-lotniczej na linji Australja — Wielka Brytanja. Kingsford-Smith obowiązuje się oblatywać tę linję bez specjalnej subwencji. Rząd australijski widocznie skłania się ku tej propozycji, rząd brytyjski natomiast zdaje się, że wolałby widzieć na tej linji towarzystwo angielskie Imperial Airways.

Komunikacja Londyn — Sydney. Trzy wielkie australijskie lotnicze kompanje transportowe opracowały szczegółowy plan komunikacji lotniczej, która w porozumieniu z kompanją Imperial Airways połączy Londyn z Sydney. Przelot całej wspomnianej przestrzeni trwać będzie szesnaście dni.

Akrobacje na szybowcu. 30 marca na terenach Ashwell odbył sie pokaz lotów szybowcowych, wykonanych przez pilota Longmore.

Longmore, holowany przez samochód wzniósł się na 150 metrów na dwumiejscowym szybowcu typu B. A. C. Następnie, gwałtownie nurkując, wykonał wspaniały looping na wysokości 50 metrów nad ziemią, okrążył niziutko trybuny i wylądował.

Angielskie pismo lotnicze „Sailplane" pisze w sprawozdaniu ze wspomnianego lotu: — „Często wspominaliśmy, że nie można oczekiwać wielkich postępów w dziedzinie pokazów akrobacji szybowcowej. Dziś chętnie zmieniamy zdanie, uważając, że pokaz akrobacji wykanywanej przez tak świetnych pilotów, jak Longmore, może przekonać publiczność, iż latanie na szybowcu stanowi istotnie sztukę o możliwościach równie dużych, jak w lotnictwie silnikowem.

Chodzi jedynie o to, aby do akrobacji szybowcowej nie przystepowali piloci mało doświadczeni, gdyż dla propagandy idei szybowcowej może z tego wyniknąć więcej zła niż dobra".

Nowy rekord na przestrzeni Anglja—Australja. Pilot angielski Scott wyleciał 19 kwietnia o godzinie 5 rano z Londynu i wylądował w Porcie Darwina 28 kwietnia o godz. 1 minut 40, zużywając na przelot z Anglji do Australji 8 dni 20 godzin 20 minut

Tym sposobem Scott pobił rekord, ustanowiony poprzednio przez anglika Butlera. Prócz tego uzyskał on w czasie całego lotu, odbytego samotnie na małym Moth'ie z silnikiem Gipsy, niebywałą na tak wielkiej przestrzeni regularność lotu.

Scott przyleciał do Kalkuty 23 kwietnia, odbywszy przelot nad Indjami w czasie jednego dnia. 24-go był już w Rangoonie, 25-go w Singapore i w tem samem tempie wytrwał mimo zmęczenia aż do końca zamierzonej podróży.

FRANCJA

Dookoła wspaniałego lotu Paryż—Cap. Francuscy lotnicy Salel i Goulette na samolocie Farman 190 z silnikiem Lorraine S. G. A. „Algol" o mocy 300 KM. wystartowali 17 kwietnia z Paryża, aby już po trzech dniach, 19 godzinach i 15 minutach podróży przybyć do Cap 20-go kwietnia, przeleciawszy w tym krótkim czasie 10.500 kilometrów.

Rekordowy czas Francuzów jest lepszy o cały dzień od czasu, jaki w swym locie uzyskał Mollison, który niedawno przeleciał samotnie tę samą przestrzeń na Puss-Moth'ie i wyczerpany rozbił samolot przy lądowaniu w Cap.

Francuskie pisma lotnicze, podając szczegółową trasę lotu Goulette'a i Salel'a, podkreślają, że lot francuski jest o wiele wspanialszy niż lot Mollisona Zdaniem prasy francuskiej, loty Anglików, którym chodzi o zdobycie szaleńczych rekordów, kończących się często rozbiciem maszyny, nie mają sensu.

Powitanie lotników w Cap doskonale charakteryzuje angielską publiczność kolonjalną: kiedy Mollison, nie mogąc opanować nerwów ze znużenia, rozbił maszynę, sportsmani i dziennikarze miejscowi oświadczyli pogardliwie, że zachował się jak jakiś Francuz... Ci sami ludzie podkreślaja obecnie, że opanowanie i spokój Salel'a i Goulette'a wywołały zachwyt zebranych widzów. „Lotnicy francuscy przybyli w tak doskonałej formie, jakby byli urodzonymi Anglikami" — pisze jedna z gazet.

Tego rodzaju uwagi robią śmieszne wrażenie zarówno w stosunku do Mollisona, który znany jest ze swej wytrzymałości i uporu i który ma za sobą tyle świetnych raidów, jak i w stosunku do bardzo dobrej załogi francuskiej.

Francuzi ze swej strony nie pozostali dłużni Anglikom: według nich Mollison na ostatnim etapie musiał się uciec do butelki whisky, aby móc ukończyć raid. Natomiast fakt, że Salel i Goulette wypili w drodze 15 butelek szampana, niesłychanie podobał się reporterom francuskim.

Pozostawiamy naszym czytelnikom do rozstrzygnięcia, co lepsze: 4-dniowy raid angielski w pojedynkę, czy 3-dniowy francuski we dwójkę? Angielskie nerwy, czy francuska flegma? Szampan, czy whisky? i t. d.

Powrotny lot Lefèvre'a. Renè Lefèvre, nawigator „Żółtego Ptaka", który wraz z Assollant i Loti tworzył pierwszą francuską załogę transatlantycką, ostatnio (już od szeregu miesięcy) bawił na Madagaskarze, dokąd się udał na małym samolocie turystycznym Mauboussin z 40-konnym silnikiem Salmson.

Po intensywnej pracy w styczniu, w ciągu którego przeleciał ogółem 10.000 km, Lefèvre zapadł na ciężką dyzenterję. Obecnie, zaledwie wstawszy z łóżka, dzielny pilot rozpoczął powrotny lot do Francji.

Wystartowawszy 6-go maja z Tananariwa, 8-go lądował Lefèvre w Mozambiku. Po locie nad Keliman, Zambezi i Kongo belgijskiem, 12-go maja przybył do Brazzaville, zużywając tylko pięć dni na połączenie drogą powietrzną Madagaskaru ze stolicą francuskiej Afryki zwrotnikowej.

Puhar imienia ks. Bibesco. Między 14 a 19 maja b. r. załoga francuska, złożona z pułkownika Bouscat i kapitana Tovera, zdobyła puhar imienia księcia Bibesco, dokonywując w rekordowym czasie przelotu na przestrzeni Paryż — Bukareszt i Bukareszt — Paryż. Lotnicy wystartowali z portu le Bourget na pokładzie samolotu Bréguet 330 (z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 650 KM.) w dniu 14 maja o godzinie 7 minut 7 i po dziewięciu godzinach i 39 minutach wylądowali w Bukareszcie (o godzinie 16 minut 46), pokrywając przestrzeń 1.965 km. ze średnia szybkością 205 km/godz.

Po czterodniowym pobycie w Rumunii, Bouscat i Tavera wylecieli z Bukaresztu dnia 19 maja o godzinie 4 minut 10 i przybyli do Paryża o 12 miunt 38. Tym razem, przy średniej szybkości 231,7 km/godz., przelot trwał zaledwie 8 godzin 28 minut.

Samolot, użyty do tego bardzo udanego raidu, jest to ten sam Bréguet, na którym Codos i Robida dokonali wspaniałego lotu z Hanoi do Paryża w ciągu trzech dni i czternastu godzin.

ITALJA

745 km na godzinę. Według wiadomości, podanych przez prasę i niezdementowanych ani też nie potwierdzonych przez italskie ministerstwo lotnictwa, wodnosamolot wielkiej szybkości Macchi, pilotowany przez porucznika Neri, osiągnął ostatnio na jeziorze Garda rekordową szybkość 745 km/godz. Ponieważ jednak tury wodnosamolotu nie były oficjalnie kontrolowane, należy czekać na oficjalne próby pobicia światowego rekordu szybkości, mające się odbyć w najbliższym czasie.

Wodnosamolot Macchi jest zaopatrzony w dwa silniki Fiat o mocy ogólnej 2.750 KM.

Kongres lotników transatlantyckich. Kongres lotników transoceanicznych, który 2 maja został uroczyście otwarty w Rzymie, liczy 62 uczestników. Z pośród lotników, którzy zwyciężyli ocean, kilku nie mogło przybyć, gdyż zatrzymały ich obowiązki zawodowe. Między innymi nie przybył również Lindbergh, złamany nieszczęściem, które go spotkało.

W przeddzień otwarcia kongresu zdarzyła się katastrofa węgierskiego samolotu „Sprawiedliwości dla Węgier". Ofiarami tego tragicznego wypadku padli: słynny pilot Endres i jego pasażer radiotelegrafista Bittai, co przyczyniło się do żałobnego nastroju, towarzyszącego inauguracji zjazdu.

Na kongresie omawiane były sprawy tyczące się doświadczeń porobionych przez poszczególnych lotników w dziedzinie meteorologji, łączności radiotelegraficznej, najbezpieczniejszych dróg lotniczych, lądowisk i baz.

Na kongres przybyli:

z Brazylji — Ribeiro de Barros i Braga,
z Hiszpanji — Iglesias Brage, Jimenez i Ruiz de Alda,
z Francji — Costes, Dabry, Challe, Lotti, Gimie, Mermoz, Assolant, Lefèvre i Bellonte,
z Irlandji — Saul,
z Italji — Balbo, Valle, Longo, Ferrarin, Cagna, Bisco, Bonini, Carduci, Moretti, Vercelloni, Cannistracci, Agnesi, Napoli, Dragheli, Leone, Martini, Miglia, Donadelli, Ratti, Questa, Teucci i Brenta,
z Niemiec — Zimmer, Kohl i Gronau,
z Portugalji — Gago, Coutinho i Gouveia,
ze St. Zjedn. — Gatty, Haldeman, Hegemberger, Richrdson, Wilkins, Weems, Mullen i White,
z Urugwaju — Larre i Borges,
z W. Brytanji — Whitten i Brown.

9 lat ministerstwa lotnictwa. Italskie lotnictwo wojskowe święciło obecnie dziewiątą rocznicę swej autonomji. 29 marca 1923 r. bowiem Mussolini podpisał dekret nadający zupełną samodzielność flocie powietrznej oraz wyodrębniający jej władze cywilne i wojskowe w oddzielne ministerstwo. Cała prasa italska poświęciła tej rocznicy długie artykuły podkreślając jednomyślnie, że rząd faszystowski pierwszy zrozumiał nową wartość i konieczność istnienia silnej armji powietrznej.

Przy sposobności wspomniano teorje generała Giulio Douheta, zmarłego w roku 1930, a będącego prawdziwym pionierem samodzielnego lotnictwa italskiego. Już w r. 1921 Douhet uzasadniał potrzebę usamodzielnienia lotnictwa wojskowego od ministerstwa wojny. Projekty jego i plany w tej dziedzinie zostały wkrótce zrealizowane i dały bardzo dodatnie wyniki, czego dowodem są chociażby ostatnie italskie manewry lotnicze, odbyte w sierpniu roku 1931.

NIEMCY

Niemiecka komunikacja lotnicza do Ameryki Południowej. Niemiecka Lufthansa zamierza uruchomić jeszcze w ciągu bieżącego roku regularną komunikację lotniczą z Ameryką Południową. Linja ta ma być obsługiwana przez ulepszone wodnopłatowce „Dornier-Wal 1931". Trasa tej linji będzie przechodziła przez Hiszpanję ku wybrzeżu zachodniemu Afryki, do angielskiego lotniska Bathurst. Tutaj nastąpi start do specjalnie do tego celu przystosowanego okrętu, zakotwiczonego w połowie drogi między Afryką i Ameryką Południową, a więc tworzącego rodzaj sztucznej wyspy na Atlantyku. Stąd zaś, po napełnieniu zbiorników paliwa, wystartuje Dornier przy pomocy katapulty ku Pernambuco. Dzięki temu czysto lotniczemu połączeniu ma Lufthansa nadzieję uzyskać oszczędność na czasie od dwóch do trzech dni w porównaniu z kombinowanem lotniczo - okrętowem połączeniem francuskiem.

Siódma podróż sterowca „Graf Zeppelin". „Graf Zeppelin" zakończył szczęśliwie swój siódmy przelot nad Atlantykiem Południowym. Wyleciawszy z Friedrichshafen 2 maja o 4-ej godzinie rano, po trzydniowej podróży sterowiec wylądował w Pernambucco o godzinie 2-ej (czas w Greenwich).

7-go maja o 2-ej sterowiec wystartował do drogi powrotnej.

DO-X dla Italji. Trzeci wodnosamolot z serji „olbrzymów" konstruktora Dorniera opuścił stocznię Friedrichshafen, udając się do Italji, gdzie ma być oddany do dyspozycji towarzystwu „Consorzio Aereo".

DO-X III wystartował z jeziora Constanza, mając na swym pokładzie kilku pasażerów oraz jedenaście osób niemieckiej załogi z szefem-pilotem Wagnerem na czele.

Po szczęśliwym locie nad Alpami i zatoką Genueńską, wodnosamolot wywodował w morskiej bazie Le Spezzia.

Nowa szkoła szybowcowa. Aby uprzystępnić jaknajszerszemu ogółowi obywateli uprawianie sportu szybowcowego na terenie środkowych i północnych Niemiec, miejscowe związki szybowcowe zorganizowały wspólnemi siłami nową szkołę szybowcową w Wernigerode.

Narazie szkolenie w Wernigerode odbywać się będzie wyłącznie przy pomocy holowania szybowców za samochodem.

Podział kursów jest następujący:

1. Kurs elementarny. Start na holu za samochodem, nauka aż do osiągnięcia dyplomu kategorji B. Czas trwania: 2 tygodnie. Opłata 100 marek.
2. Kurs dla pilotów kategorji B. Nauka lotów na holu za samochodem. Loty z lądowaniem na określony punkt. Czas trwania kursu 2 tygodnie. Opłata 100 marek.
3. Kurs dla instruktorów związkowych, posiadających dyplom kat. C. Loty dowolne na holu za samochodem. Czas trwania kursu sześć dni, opłata 50 marek.
4. Kurs techniczny. Konstrukcja szybowców (teorja i praktyka). Czas trwania kursu 8 dni. Opłata 20 marek.

Szkolenie w Wasserkuppe. W czasie czterotygodniowego okresu od 24 marca do 22 kwietnia szkoła szybowcowa w Wasserkuppe wydała wyszkolonych przez siebie pilotom 39 dyplomów kategorji C, 38 dyplomów kategorji A i B, rejestrując ogółem 150 godzin lotów.

Święto lotnicze. Narodowe święto lotnicze, zorganizowane w czasie Zielonych Świąt w Berlinie, zgromadziło przeszło 60.000 widzów na tamtejszem lotnisku.

Największy zachwyt wśród publiczności wzbudziły akrobacje wykonywane przez Udeta i Fieselera.

ROSJA

Wyprawa generała Nobile. Generał Nobile zdołał zainteresować swym planem nowej wyprawy arktycznej rząd sowiecki, który podjął się obecnie budowy specjalne na ten cel przeznaczonego sterowca. Również cała wyprawa sfinansowana zostanie przez Sowiety.

Generał Nobile uda się do bieguna na pokładzie wspomnianego sterowca, rozpoczynając swój lot na zachód od Nowej Ziemi.

Rząd Z. S. S. R jest szczególnie zainteresowany eksploracją krain podbiegunowych i dlatego też przeznacza b. poważne sumy na organizację „roku arktycznego".

STANY ZJEDNOCZONE

Nieudany przelot Pacyfiku. Amerykański pilot Lou Reichers, idąc śladami Lindbergha i Berta Hincklera, przedsięwziął lot przez Atlantyk Północny, z zamiarem odbycia tej podróży w rekordowym czasie.

Reichers użył do lotu jednego z najszybszych samolotów amerykańskich, jakim jest obecnie jednopłat Lockheed Altair z silnikiem Pratt i Whitney o mocy 535 KM.

Wystartował on z Newark (New Yersey) 13-maja o godzinie 23 (lokalnej). Po przybyciu do Harbour Grace (Nowa Ziemia) o godz. 6 minut 54, zaopatrzył się w benzynę i wyleciał o godz. 8 min. 29 w kierunku Dublina, przypuszczając, że już wieczorem wyląduje w Irlandji. Brak benzyny zmusił go jednak do wylądowania o sto km od brzegu, przyczem uległ potłuczeniu. Rannego zabrał na pokład znajdujący się w pobliżu parowiec „President Roosewelt". Natomiast samolot musiano pozostawić na łasce fal z powodu bardzo wzburzonego morza.

Reichers jest posiadaczem rekordu szybkości na przestrzeni New York—Hawana, którą przebył w przeciągu 6 godzin 45 minut.

Komunikacja lotnicza. Amerykańskie przedsiębiorstwo komunikacji lotniczo-pasażerskiej i pocztowej „Ludington Lines", eksploatujące linje pasażerskie między New Yorkiem i Washingtonem, zaopatrzyło się przed rokiem w szybkie samoloty typu Lockheed i zorganizowało na wspomnianym wyżej dystansie cogodzinną komunikację.

Opierając się na doświadczeniu, nabytem w przeciągu kilkunastu miesięcy, w czasie których przewieziono 90.000 pasażerów, zarząd „Ludington Lines" wprowadza obecnie nowy rozkład lotów. Samoloty odlatywać będą z New Yorku do Washingtonu i odwrotnie co pół godziny.

O każdej pełnej godzinie startiwać ma z obydwóch miast samolot-omnibus, zatrzymujący się po drodze w Filadelfji i Baltimore.

O każdej półgodzinie startuje samolot-express, lecący bezpośrednio z New Yorku do Washingtonu i odwrotnie.

SZWAJCARJA

Rozwój sieci komunikacji lotniczej w Szwajcarji. Lotnictwo komunikacyjne w Szwajcarji wykazuje w r. 1932 znaczny postęp w porównaniu do stanu z r. 1924 — 1925. Rozwój jego przekracza najśmielsze oczekiwania z przed paru lat.

Ważnym faktem jest stworzenie komunikacji pospiesznej na trasie Zurich—Monachjum—Wiedeń. Linja ta obsługiwana jest przez dwa samoloty - expressy, amerykańskie Lockheed „Orion", rozwijające według rozkładu lotów szybkość 260 km./godz.

Szwajcarja posiada linje dające dogodne połączenia z krajami północnemi przez Niemcy, z Anglją — przez Francję, oraz z Austrją i z Bałkanami. Pozatem ponieważ linje krajowe są uzgodnione z siecią międzynarodową, wszystkie ważniejsze miasta szwajcarskie posiadają bądź bezpośrednie, bądź pośrednie połączenie lotnicze z resztą Europy.

Niewątpliwie w okresie letnim r. b. Szwajcarja zajmować będzie poczesne miejsce w europejskiej komunikacji lotniczej.

RÓŻNE

Kombinowana komunikacja lotniczo-kolejowa. Kombinowana komunikacja lotniczo - kolejowa, która ma być też wkrótce wprowadzona w Polsce, polega na ściślej współpracy obu środków przewozowych i umożliwia dużą oszczędność czasu. Ostatnio zawarto w kilku państwach umowy, na podstawie których, np. po przerwaniu lotu wskutek niepogody, kolej przewozi pasażerów i ładunek samolotu w kierunku wskazanym przez pilota bez obowiązku kupowania specjalnego biletu kolejowego. Przeważnie jednak wolno używać do tego celu pociągów normalnie zatrzymujących się na danej stacji. Natomiast w Grecji wprowadzono ostatnio inowację, mocą której pilot ma prawo zażądać od zawiadowcy stacji zatrzymania najbliższego pociągu pośpiesznego, który normalnie nie staje na danej stacji tak, by pasażerowie i towar mogli się w jaknajkrótszym czasie dostać do miejsca przenaczenia.

International Guide of Aéronautic Periodicals. Centrala holenderskich czasopism lotniczych wydała nader przejrzysty spis wszystkich perjodycznych czasopism lotniczych, wychodzących w poszczególnych krajach, który ułatwia w dużej mierze przegląd wydawnictw lotniczych. Tytuł tej broszury: International Guide of Aeronautic Periodicals. Cena wynosi 0.75 H. fl. Adres wydawnictwa: Willem Barentzstraat 19, Ultrecht, Holandja.

NOWOŚCI W TECHNICE LOTNICZEJ

Czterosilnikowy Armstrong - Siddeley. W najbliższym czasie zacznie loty próbne pierwszy z ośmiu jednopłatów 4-silnikowych Armstrong-Siddeley, zamówionych przez Imperial Airways dla linji transafrykańskiej Kair — Capetown. Samolot ten, o ciężarze całkowitym 8.000 kg., z czego ponad 2.000 kg. przypada na ciężar handlowy, — jest zaopatrzony w kabinę pasażerską na 17 osób, pocztę i bagaż i jest specjalnie dostosowany do trudnych warunków trasy afrykańskiej. Maksymalna szybkość samolotu wyniesie przypuszczalnie ponad 240 km/godz. Zastosowanie czterech silników „Dooble Mongoose" 340 KM. zapewni duży nadmiar mocy i umożliwi start samolotu z pełnem obciążeniem i z tych lotnisk oblatywanej trasy, które są położone na wysokości 2.000 m. nad poziomem morza.

Koszt zakupu tych samolotów ma wynosić 150.000 funtów. Po przyjęciu samolotów Armstrong-Siddeley, flota dużych maszyn komunikacyjnych Imperial Airways będzie się składała z 19 samolotów: ośmiu Armstrong-Siddeley 1.360 KM, ośmiu Handley-Page 2.200 KM i trzech wodnosamolotów Short „Kent" 2.200 KM.

Samolot kolonjalny „Loire XI". Jest to górnopłat z zastrzałami konstrukcji całkowicie metalowej z silnikiem Lorraine „Algol" 300 KM, z możnością dostosowania do rozmaitych celów w zależności od wyekwipowania tablicy. Kabina o wymiarach 3,25 × 1,65 × 1,20 może pomieścić 4 pasażerów i 100 kg poczty, przyczem zasięg samolotu przy szybkości średniej 160 km/godz. wyniósłby 900 km. Jako samolot czysto pocztowy zabierałby 160 kg. poczty i mógłby osiągnąć odległość teoretyczną bez lądowania 1750 km. Samolot ten może też mieć zastosowanie jako sanitarny do transportu jednego chorego i jednego sanitarjusza. Dla celów kolonjalnych może być ciężar całkowity podwyższony do 3.080 kg. a zasięg samolotu wyniesie wtedy 2.900 km., przyczem przewiduje się na załogę 185 kg., na ekwipunek specjalny 100 kg., na pocztę 50 kg. Niezależnie od przeznaczenia cywilnego, może być prototyp „Loire" dostosowany do celów wojskowych, czy to jako wywiadowczy, czy też lekki bombowy. Ciężar samolotu pustego wynosi 1.240 kg. Szybkość maksymalna 205 km/godz. przy ciężarze całkowitem 1.820 kg.



Pierwsze autogiro zbudowane w Niemczech przez Zakłady Focke - Wulf. Silnik Siemens Sh 14.

Nowy angielski samolot pocztowy. W Anglji przeprowadza się obecnie studja nad szybkim samolotem pocztowym o zasięgu praktycznym 1.600 km. i obciążeniu handlowem 450 kg. Wchodzi tu w rachubę dwupłat dwusilnikowy typu Baulton-Paul, używany w lotnictwie wojskowem do bombardowania dziennego. Przy odpowiednim wyposażeniu powinien samolot ten osiągnąć szybkość maksymalną 320 km/godz. Obsługa samolotu będzie się składała z dwóch pilotów. Samolot będzie zaopatrzony w radiostację i odpowiednie urządzenie do wyrzucania i przyjmowania worków pocztowych w czasie lotu. Konstruktorzy dokładają wszelkich starań, żeby zmniejszyć oporv samolotu do minimum. Przebudowa samolotu i loty próbne mają być przeprowadzone w ciągu roku. Dzięki wprowadzeniu tego samolotu mają miarodajne sfery brytyjskie nadzieję znacznego przyspieszenia pocztowej komunikacji lotniczej. Jest on właściwie przeznaczony na linję Londyn—Sidney (około 20.000 km), gdzie czas przelotu byłby skrócony do 7 d.

W każdym razie widzimy tendencję do uniezależnienia komunikacji pocztowej od komunikacji pasażerskiej, gdyż przewożenie osób na takie odległości bez możności wypoczynków nie jest możliwe.

Samolot komunikacyjny Ford 14-A. Zakłady Forda kończą obecnie budowę dużego samolotu komunikacyjnego typu Ford 14-A. Jest to górnopłat wolnonośny, przeznaczony do przewozu 38 pasażerów, zaopatrzony w trzy silniki Hispano-Suiza o łącznej mocy 2.530 KM. Samolot ten ma obsługiwać długie linje amerykańskie. to też kabina pasażerska, mająca zapewnić pasażerom pełną wygodę jest budowana na wzór wagonu kolejowego Pullmana. Podwozie samolotu, o rozstawie kół ponad 8 m, jest podnoszone. Przeciętna szybkość samolotu ma wynosić 240 km/godz.

Miarodajne sfery amerykańskie oczekują z dużem zainteresowaniem wyników prób w locie.

Samolot komunikacyjny „Farman 250". Na lotnisku w Le Bourget kończy obecnie stugodzinną próbę eksploatacyjną nowy prototyp komunikacyjny „Farman 250". Jest to dolnopłat konstrukcji całkowicie drewnianej z silnikiem Jupiter 380 KM, przeznaczony do transportu czterech pasażerów i poczty. Ciężar całkowity 2.350 kg., ciężar handlowy 560 kg., szybkość maksymalna 250 km/godz. Samolot ten będzie oblatywał linję Paryż — Bruksela — Amsterdam — Berlin.

KRONIKA NIEOFICJALNA
FELJETON · T. P.



Wyprawa włoska.—Odpusty lotnicze: Lidzbark i Polichno. — U prezesa Rudowskiego. — Meeting warszawski.

Od dość dawna nie feljetonitem. Powodem — wyprawa włoska. Albowiem śladem króla Jana najpierw pod Wiedeń do Aspern się udałem, skąd nabrawszy benzyny, wzorem innego wojownika, Hannibala, przez Alpy się przedarłem do słonecznej Italji. A wszystko to bez mężów zbrojnych towarzystwa, jeno słabą niewiastę do kompanji dobrawszy. Com zażył, zdobył i widział — w specjalnym artykule, gdy czas sposobny znajdę, opiszę. Tymczasem do krajowych lotnych rozruchów pióro kieruję, ile że w dyarjuszu, który prowadzę nie powinno braknąć żadnego ważnego zapowietrzonego zdarzenia, bo pocóżby potomni mieli cierpieć, nie wiedząc o wszystkich poczynaniach ich poprzedników. Poczynania nasze dzisiejsze, oczywiście, śmieszne wydadzą się potomnym; tyle, ile nam, posiadaczom karabinów maszynowych, z garłaczy ongi strzelanie.

A więc lataliśmy na dwa odpusty lotnicze: do Lidzbarka pomorskiego i do Polichna szybowcowego kieleckiego.

Do Lidzbarka lecąc, wstąpiliśmy do Półwieska, aby prezesa naszego uczcić. Onże prezes Rudowski Jan, poseł, godnie nas przyjął. Poletko wystrychnął galante, twardych wojewodów naprosił, jeść dał, pospać pozwolił, serce otworzył, tak zgoła jakby na całej wsi a nie na Półwiesku panował. Na chwilę o troskach i goliznie zapomnieliśmy w onym Półwiesku, za co niech chwała i dzięki Prezesowi będą.

Nazajutrz do Lidzbarka skok jeden. Czternaście maszyn na świeżym lotnisku pokazywały światu i Polski obywatelom, że sport lotniczy nie „w kij dmuchał", że to nie żadne żarty a prawdziwa siła i sprawność naszych nieoficjalnych skrzydeł. Przyleciał Grzeszczyk, holowany na szybowcu „Lwów" za samolotem. Odczepiony na wysokości znacznej, „schodził z góry" irytująco długo. Spisał się świetnie.

Lecieliśmy na złamanie na zew Polskiego Touring Klubu, który organizował zjazd i zlot gwiaździsty w Lidzbarku. Zlot ten miał zacieśnić węzeł ostrej i mocnej przyjaźni między skrzydłami i błotnikami.

Jak tam było? Słuchajcie! Słuchajcie! Manifestacje były zaaranżowane świetnie. Więc samochodziarze z T. K. przybyli tłumnie na lotnisko. Ci, którzy otrzymali najpiękniejsze kwalifikacje w gwiaździstym byli przez latających kolegów bujani w przestworzach. Niezaszczyceni wysoką punktacją garnęli się do latających maszyn i byli unoszeni chętnie w „przestworza". Lotnicy, oddaleni z natury rzeczy od miasta z powodu przestrzeni dzielącej lotnisko od grodu, zostali przez kolegów, samochodziarzy przewiezieni na zorganizowany świetnie wspólny, skromny, sportowy posiłek, gdzie wśród najserdeczniejszego nastroju przemówień lano krew na szable i pito bruderszafty korzystając z obecności znakomitego krotoszyńskiego piwa. Przyjacielski nastrój, który powszechnie zapanował, nie przeszkodził w przeprowadzeniu propagandowego zadania, jakiem jest pokaz pięknych ewolucji maszyn latających i loty t. z. pasażerskie. Specjalnie do tego celu przygotowano świetną, lekką jak tchnienie benzynę dla motorów lotniczych. Jednem słowem odlecieliśmy nazajutrz z Lidzbarka pod wrażeniem scementowania sportowego bratnich organizacyj.

Napisałem mały negatyw sprawozdawczy z odbytej imprezy. Kto ciekaw i cierpliwy niech sobie wykona odbitkę pozytywną z powyższego a otrzyma dokładny, istotny obraz tego jak było.

W ubiegłą niedzielę lataliśmy do Polichna, gdzie młodzież szybowicielska ukończyła wykształcenie do kategorji B włącznie. Przybyły samoloty warszawskie i jeden krakowski. Trzeba przyznać, że ten odpust lotniczy wyszedł ślicznie i wobec czego można pisać odrazu pozytyw.

Była msza, były mowy, było wręczenie dyplomów. Ale były też ogorzałe, roześmiane gęby świeżych szybowicieli i szybowicielek, były proste, wiosenne jeszcze nastroje serdeczności sportowej i... stanowczo na takie odpusty gotów jestem latać zawsze.

Hallo! Hallo!

Urządzamy, Warszawa, Aeroklub Warszawski, przy życzliwem poparciu kolegi Kwaśniaka, Meeting Międzynarodowy Lotniczy. Główny, generalny, najwyższy kierownik zawodów, Wicio Rychter, szaleje. W żelazne karby srogiego rygoru ujął najbardziej kapryśnych członków Warszawskiego Klubu. Najstarsi, honorowi członkowie z przypasanemi wrotkami, w zawrotnem tempie spełniają zlecenia dyktatora. Musi się udać! Co tu gadać?

Urugwaj, Peru, Chili, Tananariwa, Albanja, Jerozolima, Pływća i Żgów zgłosiły swój udział. Panowie, na Boga! Jak jeden mąż na start! Na start! Niech nikogo nie braknie. Kupą, mości panowie!

T. Prusz.

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

REGULAMIN

MIĘDZYNARODOWEGO MEETINGU LOTNICZEGO W WARSZAWIE POD WYSOKIM PROTEKTORATEM PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

I. *Organizatorzy*

§ 1. Aeroklub Warszawski, afiljowany do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, urządza na zlecenie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej

Międzynarodowy Meeting Lotniczy
w Warszawie

w dn. 18 i 19 czerwca 1932 r., zgodnie z Regulaminem F. A. I. i Regulaminem Sportowym A. R. P.

II. *Rodzaj i kolejność poszczególnych prób*

§ 2. Zawody składają się z następujących, niezależnych od siebie prób:

A) Zlot gwiaździsty do Warszawy zawodników zagranicznych,

B) Zlot gwiaździsty do Warszawy zawodników polskich,

C) Wyścig na trójkącie w Warszawie samolotów klubowych,

D) Wyścig na trójkącie polskich samolotów komunikacyjnych,

E) Wyścig na trójkącie polskich samolotów myśliwskich,

F) Lądowanie w prostokącie samolotów klubowych,

G) Konkurs akrobacji zagranicznych samolotów klubowych,

H) Konkurs akrobacji polskich samolotów myśliwskich.

Regulamin poszczególnych prób przedstawia się jak następuje:

A) *Zlot gwiaździsty do Warszawy zawodników zagranicznych*

1) Do zlotu dopuszczeni są zawodnicy zagraniczni, posiadający licencję sportową F.A.I. na rok bieżący na samolotach klubów lotniczych lub na prywatnych samolotach członków klubów.

Uwaga: Do Polski mogą przylatywać samoloty, opatrzone znakami rejestracyjnemi swego kraju, posiadające książki pokładowe w/g wymagań Międzynarodowej Konwencji Lotniczej oraz dokumenty celne lub kwit złożonej kaucji celnej. Załoga posiadać musi paszporty zagraniczne z wizą polską. Pilot posiadać musi licencję międzynarodową w/g wymagań Międzynarodowej Konwencji Lotniczej.

2) Zlot rozpoczyna się dnia 17 czerwca 1932 roku o godz. 6-ej rano w/g czasu środkowo-europejskiego i kończy się o godz. 18-ej dnia 18 czerwca 1932 roku w Warszawie. Okres czasu od godz. 18-ej (6-ta po poł.) w/g czasu środkowo-europejskiego dnia 17-go czerwca 1932 r. do godz. 6-ej rano dnia 18 czerwca 1932 r. przeznaczony jest na odpoczynek i lot w tym czasie jest wzbroniony.

3) Za podstawę do obliczenia czasu lotu służyć będą poświadczenia na karcie konkursowej, w którą zaopatrzy zawodnika Aeroklub Warszawski po nadesłaniu zgłoszenia.

4) Przylot do Warszawy na lotnisko cywilne w Mokotowie winien odbyć się między godz. 16-tą a 18-tą (4-tą a 6-tą po poł.) w/g czasu środkowo-europejskiego. W chwili otwarcia lotniska do lądowania zostanie na starcie zapalona świeca dymna, która dymić będzie aż do zamknięcia lotniska. Przylot po godz. 19-ej powoduje dyskwalifikację.

5) Klasyfikacja zostanie uskuteczniona na zasadzie największej, przelecianej w dozwolonym czasie ilości kilometrów, mierzonych w linji powietrznej między poszczególnemi miejscami lądowania, potwierdzonemi w karcie konkursowej przez władze portów lotniczych, lub przez miejscowy aeroklub.

Uwaga I. Za wystartowanie przed godz. 6-tą rano w/g czasu środkowo-europejskiego, lub za lądowanie po godz. 18-ej (6-ej wieczorem) odlicza się od ilości przelecianych kilometrów po 150 km. za każdą zaczętą godzinę.

Uwaga II. Za lądowanie w Warszawie w dn. 18 czerwca 1932 przed godziną 16-tą (4 pp.) odlicza się od ilości przelecianych kilometrów po 100 km. za każdą zaczętą godzinę.

Uwaga III. Trasa lotu nie może prowadzić dwukrotnie przez to samo lotnisko.

6) Wpisane do karty konkursowej w kolejnym porządku nazwy miejscowości służą za podstawę do obliczenia przelecianej ilości kilometrów, natomiast stwierdzony przez wymienione w p. 5 władze czas startu i lądowania może być wyzyskany do obliczenia średniej szybkości lotu.

7) Klasyfikowani zostaną jedynie zawodnicy, którzy przelecą conajmniej 300 km.

8) Udział w zlocie mogą wziąć również i „pociągi powietrzne“, t. j. szybowce, ciągnione przez samoloty. W tych wypadkach o nagrodę ubiegają się piloci samolotu ciągnionego i szybowca.

B) *Zlot gwiaździsty do Warszawy zawodników polskich*

Regulamin jest taki sam, jak regulamin próby A), z wyjątkiem punktów 1 i 7, które brzmią, jak następuje:

1) Do Zlotu dopuszczeni są zawodnicy polscy, poposiadający licencję sportową F.A.I. na rok bieżący, na samolotach klubów lotniczych lub na prywatnych samolotach członków klubów.

7) Klasyfikowani zostaną jedynie zawodnicy, którzy przelecą conajmniej 100 km.

C) *Wyścig samolotów klubowych*

1) Do wyścigu dopuszczeni są wszyscy zawodnicy na samolotach klubowych.

2) wyścig odbędzie się na trójkącie pod Warszawą, oznaczonym przez następujące punkty w terenie: 1° wieżyczka portu lotniczego w Warszawie, 2° gmach gimn. miejsk. na Ochocie, 3° wieża lotnicza na Okęciu. Powyższy trójkąt należy oblecieć 4 razy, co stanowi 40 km.

3) Wyścig odbędzie się w lewą stronę. Początkiem wyścigu jest start w wylosowanej kolejności w odstępach 1-minutowych. Podczas przelatywania obok punktów kontroli wysokość nie może być większa, niż 150 m., a nie mniejsza, niż 50 metrów, a to celem umożliwienia komisarzom sportowym odczytania znaków rozpoznawczych. Wyprzedzać należy z prawej strony i wyżej.

Nieoblecenie punktu kontrolnego powoduje dyskwalifikację.

Za koniec wyścigu uważane będzie minięcie podczas ostatniego okrążenia wieżyczki portu lotniczego w Warszawie. Po zakończeniu, pilot winien okrążyć lotnisko i lądować pod wiatr, uważając, by nie przeszkadzać współzawodnikom. Przeszkadzanie w wyprzedzaniu współzawodników może spowodować dyskwalifikację.

D) *Wyścig samolotów komunikacyjnych*

Regulamin jest taki sam, jak w p. C), z następującemi zmianami:

1) Do wyścigu dopuszczeni są zawodnicy polscy na samolotach komunikacyjnych.

3) Podczas przelatywania nad punktami kontroli wysokość nie może przewyższać 300 metrów.

E) *Wyścig samolotów myśliwskich*

Regulamin, jak C) z następującemi zmianami:

1) Do wyścigu dopuszczeni są zawodnicy polscy na samolotach myśliwskich.

F) *Lądowanie w prostokącie*

1) Do udziału w próbie F) dopuszczeni są wszyscy zawodnicy na samolotach klubowych lub na szybowcach.

2) Po starcie, zawodnik okrąża lotnisko i w dowolny sposób ląduje w wyznaczonym chorągiewkami prostokącie pod wiatr. Szerokość prostokąta wynosi 50 metrów, długość natomiast zostanie ustalona przez Kierownictwo Zawodów, zależnie od szybkości wiatru.

3) Przy lądowaniu żadna część samolotu nie może dotknąć ziemi poza obrębem wyznaczonego prostokąta (z wyjątkiem skrzydła szybowca).

4) Lądowanie, podczas którego zostało uszkodzone podwozie, nie zostanie uznane.

5) W razie nieudanego lądowania, próba może być natychmiast powtórzona raz jeden, jednak zawodnika klasyfikuje się przez to dopiero po zawodnikach, którzy tę próbę wykonali prawidłowo.

6) Szybowce zostaną wyciągnięte przez samolot, lub samochód na wysokość 200 m., skąd, po odczepieniu się, rozpoczynają próbę.

7) Za najlepsze lądowanie uważać się będzie najbliższe zatrzymanie się od boku prostokąta z kierunku nalotu.

G) *Konkurs akrobacji samolotów klubowych*

1) Konkurs dostępny jest dla pilotów zagranicznych na samolotach klubowych. Zabieranie pasażera jest wzbronione.

2) Start następuje w kolejności wylosowanych miejsc na znak startera.

3) Konkurs polega na wykonaniu w ciągu 10 minut największej ilości figur akrobacyjnych, jaknajładniej wykonanych. Po starcie zawodnik ma 2 minuty czasu na nabranie wysokości, poczem sędziowie rozpoczynają punktację, zakończoną po upływie 10 minut. Niezwłocznie po ukończeniu akrobacji, winno nastąpić lądowanie pod wiatr.

Uwaga I. Akrobacja nie może odbywać się poniżej 200 metrów.

Uwaga II. Akrobacje wolno wykonywać jedynie nad lotniskiem. Wzbronione jest nalatywanie na publiczność, oraz dokonywanie nad nią akrobacji. Przekroczenie powyższe może spowodować dyskwalifikację.

4) Do Jury zostanie zaproszonych po jednym przedstawicielu państwa, którego zawodnicy biorą udział w konkursie, oraz 2-ch przedstawicieli Aeroklubu Warszawskiego. Jury wybiera z pośród swego grona przewodniczącego. Sędziowie są od siebie oddzieleni i podczas dokonywania punktacji nie porozumiewają się z sobą. Czas zaczęcia, oraz skończenia punktacji każdego zawodnika oznajmia przewodniczący na podstawie odczytu chronometru.

5) Punktacja zostanie dokonana, jak następuje:

Każdy z sędziów posiada do dyspozycji od 1 do 10 punktów, udzielanych zawodnikom za całość wykonania akrobacji według swego uznania.

O pierwszeństwie decyduje suma punktów wszystkich sędziów.

W razie równej ilości punktów o pierwszeństwie zdecyduje gremjum sędziów w głosowaniu jawnem, przyczem w razie równości głosów decyduje głos przewodniczącego.

H) *Konkurs akrobacji samolotów myśliwskich*

Regulamin, jak G), z następującemi zmianami:

1) Konkurs dostępny jest dla pilotów polskich na samolotach myśliwskich.

2) Konkurs polega na wykonaniu od chwili dania sygnału do startu w ciągu 10 minut największej ilości najładniej wykonanych figur akrobacyjnych. Po dokonaniu akrobacji, należy lądować pod wiatr. Wzbronione jest straszenie publiczności przez umyślne nalatywanie na nią.

3) Jury składa się z 9 sędziów, zaproszonych przez Aeroklub Warszawski. Sędziowie wybierają ze swego grona przewodniczącego, który oznajmia według odczytu chronometru czas ukończenia próby każdego zawodnika. Sędziowie są od siebie oddzieleni i nie porozumiewają się ze sobą podczas dokonywania punktacji.

4) Punktacja zostanie dokonana, jak w próbie G).

III. *Dopuszczenie zawodników i samolotów*

§ 3. Do udziału w zawodach w charakterze pilotów dopuszczeni będą piloci, posiadający licencję sportową F.A.I. na rok 1932.

Samoloty, nazywane w niniejszym regulaminie „samolotami klubowemi", muszą stanowić własność klubu lotniczego, lub własność prywatną członków klubu lotniczego.

Samoloty komunikacyjne i myśliwskie powyższemu ograniczeniu nie podlegają.

Za samoloty „zagraniczne", lub „polskie" uważane są samoloty, według przynależności państwowej (rejestracja).

IV. *Punktacja prób i klasyfikacja zawodników*

§ 4. Wszystkie próby, wymienione w dziale II, § 2, punkty od A) do H) włącznie, są od siebie niezależne i, jako takie, punktowane i nagradzane są oddzielnie.

§ 5. O ile ten sam pilot bierze udział w kilku różnych próbach, za każdą próbę otrzymuje punkty specjalne, zeleżnie od zajętego w poszczególnej próbie miejsca; za uzyskanie najlepszego wyniku łącznego, przyznana zostaje nagroda specjalna.

§ 6. Klub lotniczy, którego członkowie uzyskają najlepszy wynik łączny, otrzyma wyróżnienie.

V. *Zgłoszenia*

§ 8. Zgłoszenia do poszczególnych prób zawodów przyjmuje Aeroklub Warszawski (Warszawa, Chmielna 27) do dnia 5 czerwca 1932 r. za pojedyńczem wpisowem, oraz do dnia 16 czerwca 1932 r. za wpisowem podwójnem.

Wpisowe do poszczególnych prób wynosi:

Próby A i B	zł. 25
Próby C, D i E	„ 15
Próba F	„ 10
Próby G i H	„ 25

Zamiast wpisowego, do poszczególnych prób Aeroklub Warszawski przyjmuje wpisowe łączne, upoważniające tego samego pilota do startowania we wszystkich, przewidzianych regulaminem próbach, w wysokości zł. 40.

§ 9. Wpisowe winno być dołączone do zgłoszenia i podlega zwrotowi jedynie w razie odwołania, względnie przesunięcia zawodów.

§ 10. Zgłoszenia można przesyłać drogą telegraficzną, jednak z jednoczesnem przesłaniem potwierdzenia pisemnego z wpisowem, według zasad, ustalonych przez F. A. I.

VI. *Świadczenia i odpowiedzialność*

§ 11. Aeroklub Warszawski zapewni zawodnikom zaopatrzenie w benzynę, benzol i smary, oraz zahangarowanie samolotów i obsługę startową.

§ 12. Aeroklub Warszawski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące ewentualnie wydarzyć się wypadki, oraz uszkodzenia cudzej własności tak w stosunku do zawodników, jak i do osób trzecich. Odpowiedzialność ta jest określona przez polskie prawo lotnicze.

VII. *Wyłączenie i odwołanie*

§ 13. Wyłączenie zawodnika z konkursu może nastąpić za:

1) niewypełnienie warunków prób, wymienionych w regulaminie,
2) za niewłaściwe zachowanie się, któreby obniżało powagę konkursu.

§ 14. Odwołania i reklamacje od zarządzeń komisarzy sportowych można wnosić na piśmie w ciągu jednej godziny po ukończonej próbie do Jury Aeroklubu Warszawskiego, z dołączeniem wadjum w sumie zł. 100. Wadjum zostaje zwrócone, o ile reklamacja zostanie uznana za usprawiedliwioną.

VIII. *Odwołanie zawodów*

§ 15. Aeroklub Warszawski zastrzega sobie prawo zmiany kolejności prób, lub częściowego ich zaniechania — na 1 dzień przed zawodami.

IX. *Program zawodów, oznaki osób urzędowych i spis nagród*

§ 16. Program zawodów, oznaki osób urzędowych i spis nagród podany jest oddzielnie.

X. *Informacje*

§ 17. Informacji udziela Sekretarjat Aeroklubu Warszawskiego (Warszawa, Chmielna 27, tel. 654-75) oraz Kierownik Zawodów, inż. Witold Rychter, (Warszawa, Złota 6, tel. 790-25).

Aeroklub Warszawski

Prezes:
(—) **Jan Rudowski.**

Sekretarz:
(—) inż. P. Walewski.

Przewodniczący Komisji Sportowej:
(—) Dr. T. Halewski.

Niniejszy regulamin zatwierdzony jest przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

ZARZĄDZENIA WŁADZ

OKÓLNIK M. K. Nr. 4/32

w sprawie opłat stemplowych od podań i świadectw.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że na podstawie art. 1 pp. 66 i 68 ustawy z dnia 18 marca 1932 r. zmieniającej ustawę z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych, z dniem 18 maja b. r. zostają podwyższone opłaty stemplowe od podań i świadectw, a mianowicie:

Opłacie stemplowej w wysokości zł. 5 (zamiast 3 zł.) podlegają:

1. a) podania o dopuszczenie do egzaminu na członka załogi,
   b) podania o wydanie świadectwa uzdolnienia i upoważnienia,
   c) podania o przedłużenie upoważnienia.
2. a) wydanie świadectwa uzdolnienia członka załogi,
   b) wydanie upoważnienia,
   c) przedłużenie upoważnienia.
3. a) podanie o rejestrację statku powietrznego,
   b) podanie o przeprowadzenie zmiany w rejestrze statku pow.
4. a) wydanie świadectwa sprawności technicznej statków powietrznych,
   b) wydanie karty rejestracji statku powietrznego.
5. a) podanie o rejestrację (otwarcie) lotniska użytku prywatnego,
   b) podanie o przeprowadzenie zmiany w rejestrze lotnisk użytku prywatnego.
6. Wydawanie świadectwa o otwarcie lotniska użytku prywatnego.

Opłata stemplowa winna być uiszczona w znaczkach stemplowych nominalnej wartości, dołączonych do podań o wydanie odnośnych świadectw, względnie o wykonanie jednej z powyższych czynności urzędowych.

Opłaty od załączników pozostają bez zmiany, t. j. gr. 50 od każdego załącznika.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia jednocześnie, że podania złożone do dnia 17 maja r. b. włącznie będą załatwiane z uwzględnieniem jeszcze dotychczas obowiązującej opłaty stemplowej, przyczem dla podań nadsyłanych z prowincji miarodajna jest data stempla pocztowego.

p. o. Naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego

(—) **Inż. Filipowicz**
podpułkownik-obserwator.

Warszawa, 28.IV.32.

RZUT OKA NA ROZWÓJ SPORTU LOTNICZEGO W R. 1931

W związku z artykułem inż. Wędrychowskiego pod powyższym tytułem, otrzymaliśmy od p. por. dr. K. Czarkowskiego - Golejewskiego poniższy list, który w całości drukujemy:

Szanowny Panie Redaktorze!

W numerze 5 „Skrzydlatej Polski", w artykule podpisanym przez p. inż. Jerzego Wędrychowskiego, z wielką przykrością znalazłem nieprawdziwe twierdzenia autora, dotyczące mojej osoby i mojego raidu lotniczego na daleki wschód, odbytego w 1931 r.

Autor, między innemi, żałując, że nie miałem na skrzydłach swego płatowca znaków naszej Rzeczypospolitej — co powinno być ambicją każdego Polaka — uległ, widocznie, plotkom rozsiewanym o moim raidzie i komentowanym niewiadomo w jakim celu przez niektóre osoby i koła związane z naszem lotnictwem, bez sprawdzenia stanu faktycznego.

Ponieważ przedsięwziąłem mój raid lotniczy bez niczyjej, dosłownie niczyjej pomocy w jakiejkolwiek formie, zdany na siebie samego i własne środki, mając na oku poza wyczynem sportowym właśnie propagandę naszego lotnictwa sportowego dla celów wewnętrznych a lotniczego imienia Polski dla zagranicy, tego rodzaju nieprawdziwe twierdzenia, jakobym leciał nie pod polskiemi barwami są dla mnie przykre i krzywdzące. Przypuszczam też, że to twierdzenie autora zostało przy korekcie przeoczone przez redakcję „Skrzydlatej Polski".

Aby uniknąć tego rodzaju nieporozumień, stwierdzam co następuje:

Samolot „Gipsy II-Moth", fabrykacji De Hawilanda, na którym odbyłem mój raid, był zarejestrowany w naszem Ministerstwie Komunikacji dnia 13 grudnia 1930 r. (Nr. karty rejestracyjnej 109) i nosił bardzo dumnie znaki naszej Rzeczypospolitej: SP-AEU.

Oprócz znaków lotniczych oficjalnej przynależności państwowej, samolot mój ozdobiony był znakiem mojego klubu lotniczego, t. j. Akademickiego Aeroklubu Lwowskiego, do którego to znakowania, jako członek A. A. L., miałem i mam prawo.

Moja obserwatorska odznaka lotnicza i krzyż 8-go pułku ułanów ks. Józefa Poniatowskiego, do którego to pułku będąc kawalerzystą a nie lotnikiem należę, odbyły cały raid na kadłubie samolotu.

Raid mój, pierwszy pozaeuropejski, dalekodystansowy raid polski na maszynie słabosilnikowej, wykonany w pojedynkę, rozpocząłem z Rzymu z przyczyn czysto-osobisto - prywatnych. Przelotu podróżnego Londyn—Rzym jako raidu traktować nie mogę. Przebieg raidu był następujący:

Rzym — Brindisi — Ateny około 1.100 km, 16.III. Ateny — Konja — Aleppo około 1.250 km, 17.III. Aleppo — Ramadi — Bassorah około 1.200 km, 19.III. Bassorah — Bushire około 400 km, 20.III. Bushire — Linghe — Jask — Chabbar — około 1.200 km, 21.III. Chabbar — Karachi około 680 km, 23.III. Karachi — Johdpour około 700 km, 24.III. Johdpour — Delhi około 650 km, 27.III. Delhi — Merut — Delhi około 300 km, 30.III. Delhi—Allahabad około 600 km, 31.III. Allahabad — Kalkuta około 800 km, 1.IV. Kalkuta — Aciab — Rangoon około 1180 km, 2.IV. Rangoon — Bangkok około 600 km i 5.IV. 1931 lot zakończył się o 600 km na północny wschód od miasta Bangkok, stolicy Syamu, na skutek przymusowego lądowania w bagnie dżungli, spowodowanego szalejącą, tropikalną burzą.

Maszyna została ciężko uszkodzona, pilot uległ ciężkim obrażeniom cielesnym, na skutek czego raid został przerwany.

Czy raid mój spełnił choć w części zadania propagandowe Polski na obcych terytorjach, gdzie byłem pierwszym Polakiem lądującym a mój samolot, choć zagranicznego fabrykatu, był pierwszą polską maszyną lądującą na azjatyckich lotniskach, — nie wiem i nie moją rzeczą jest o tem sądzić. Do zdobyczy kolonialnych nie mam pretensji.

Jeżeli chodzi o krytykę fachową tego raidu, jakoteż wszelkie z tem związane uwagi, przyjmę je zawsze z wdzięcznością i najchętniej od kpt. pilotów Orlińskiego i Skarżyńskiego, z którymi ani nie mogę, ani nie chcę się porównywać pod względem fachowej wiedzy i doświadczenia pilockiego, ale którzy są jedynymi pilotami polskimi, poza mną, jacy odbyli tego rodzaju raidy w warunkach specyficznie trudnych, pozaeuropejskich i tropikalnych. Są oni jedynymi pilotami w Polsce, którzy fachowy głos w tej sprawie zabrać mogą.

Co do innych lotników, krytykujących moje postępowanie, szczególnie tych, którzy z predylekcją latają przy zielonych stolikach i najskorsi są do krytyki, to najchętniej wdam się z nimi w dyskusję i wysłucham krytyk mojego postępowania, o ile zechcą przedtem przelecieć przynajmniej połowę drogi, odbytej przeze mnie w 1931 r.

Jeżeliby kiedykolwiek któryś z kolegów-pilotów wybierał się na raid po trasie, którą odbyłem i poznałem na własnej skórze, z radością w każdej chwili służę wszystkiemi wiadomościami, informacjami i zebranem doświadczeniem na tamtym terenie i będę się z całego serca cieszył, jeżeli przedsięwzięcie uda mu się lepiej niż mnie, gdyż ponad wszystko zależy mi na sukcesach i rozwoju polskiego lotnictwa a w szczególności naszego lotnictwa sportowego.

Prosząc Pana Redaktora o umieszczenie niniejszego sprostowania w Jego poczynem piśmie, pozostaję

Z poważaniem

Dr. K. Czarkowski-Golejewski,
por. dypl., obserwator pilot tur.

Redaktor odpowiedzialny: **Jerzy Osiński.** Wydawca: **Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.